

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Министерство внутренних дел Российской Федерации
Московский университет Министерства внутренних дел
Российской Федерации имени В.Я. Кикотя

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ

**Всероссийский научно-практический форум
(29–30 июня 2022 г.)**

Сборник научных трудов

1 электронный оптический диск (CD-R)
Текстовое электронное издание

Научное электронное издание

Москва
Московский университет
МВД России имени В.Я. Кикотя

2022

© Московский университет МВД России
имени В.Я. Кикотя, 2022
ISBN 978-5-9694-1202-6

УДК 351.81
ББК 39.808.02
О-13

Рецензенты:

доцент кафедры конституционного и административного права
Краснодарского университета МВД России кандидат юридических наук
А. А. Затолокин; начальник научно-исследовательского отдела
Краснодарского университета МВД России
кандидат юридических наук, доцент **Д. Б. Данилов**

Составитель *А. С. Ситков*

Обеспечение дорожного движения: вызовы и решения: Всероссийский
О-13 научно-практический форум / [сост. А. С. Ситков]. – М. : Московский уни-
верситет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2022. – 115 с. – 1 электронный
оптический диск (CD-R). – Системные требования : CPU 1,5 ГГц ; RAM 512
Мб ; Windows XP SP3 ; 1 Гб свободного места на жестком диске.
ISBN 978-5-9694-1202-6

Сборник научных трудов подготовлен по итогам Всероссийского научно-практического форума «Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения», проведенный с 29 по 30 июня 2022 г. на базе Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

В сборнике представлены материалы, анализирующие актуальные проблемы дорожного-движения и определяющие приоритетные задачи дорожно-патрульной службы.

Сборник предназначен для преподавателей, курсантов и слушателей, а также для сотрудников служб и подразделений Госавтоинспекции МВД России.

Научное электронное издание

Минимальные системные требования: CPU 1,5 ГГц; RAM 512 Мб;
Windows XP SP3; 1 Гб свободного места на жестком диске

© Московский университет
МВД России имени В.Я. Кикотя, 2022

Издание подготовлено
с помощью программного обеспечения Microsoft Word

Редактор *Абилова Ф. А.*
Компьютерная верстка *Абилова Ф. А.*

Подписано к изданию 05.12.2022
Объем издания: 1,39 Мб
1 электронный оптический диск (CD-R)

ISBN 978-5-9694-1202-6



Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12
<https://мосу.мвд.рф>, e-mail: support_mosu@mvd.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Вихляев А. А.

Об актуальных вопросах правоприменения при привлечении к уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами 7

Добренков А. И.

Задержание транспортного средства: отдельные вопросы нормативного правового регулирования 13

Золотарева А. С.

Морально-этические особенности взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД с водителями транспортных средств 17

Зражевский Д. В.

История госавтоинспекции России: от ГАИ СССР до ГИБДД Российской Федерации 21

Исаев М. М.

Деятельность операторов технического осмотра транспортных средств и надзор за соблюдением обязательных требований 26

Константинова А. Д.

Особенности правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности в зарубежных странах 33

Лохбаум В. А.

Общий анализ основных причин дорожно-транспортных происшествий и административных правонарушений в области дорожного движения 38

Михедова М. И.

Экономическая оценка деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения 43

Музаева А. В.

Роль ГИБДД в организации пропаганды безопасности дорожного движения 47

Носкова Ю. Н.

Правовые проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в условиях использования электрических самокатов 52

Панов К. А.

Профессиональный имидж сотрудников Госавтоинспекции 55

Рузин А. А.

Реализация дополнительных профессиональных программ повышения квалификации «Контраварийная подготовка сотрудников Госавтоинспекции»: опыт и перспективы 61

Рябинина А. Г.

Современные подходы по повышению безопасности пешеходов на примере Московской области 65

Селифонтов Я. Е.

Комплексы технических средств, обеспечивающих функционирование информационных систем и процессов интеллектуальной системы адаптации скорости 68

Силютин А. В.

Актуальные вопросы правового регулирования эксплуатации средств индивидуальной мобильности 73

Слесарева А. М.

Обучение контраварийному вождению сотрудников госавтоинспекции: опыт Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя 76

Тарасов А. Ю.

Возможность эксплуатации транспортных средств с большой степенью автономности в современном мире 78

Тарасова И. А.

Актуальные вопросы использования автономных транспортных средств 83

Темнышов А. А.

Техническое обеспечение информационных систем проекционных пешеходных переходов при обеспечении безопасности дорожного движения 88

Темняков Д. А.

Особенности обеспечения безопасности возрастных участников дорожного движения 93

Тишкина Д. В.

Формирование культуры безопасного поведения при передвижении на средствах индивидуальной мобильности 99

Трушина И. О.

Применение современных технических средств и технологических решений при работе следственно-оперативных групп на местах происшествия в связи с наездом на пешеходов со смертельным исходом..... 104

Штолякова А. А.

Роль первой помощи в снижении смертности при дорожно-транспортных происшествиях 107

Яковлев Я. И.

Обязательная периодическая проверка теоретических знаний и практических навыков водителей транспортных средств как возможный способ эффективного противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения и дорожно-транспортным происшествиям 112

Вихляев А. А.¹,

преподаватель кафедры

административной деятельности органов внутренних дел

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

ОБ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСАХ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ ПРИ ПРИВЛЕЧЕНИИ К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ И ЛИШЕННЫМ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

По состоянию на начало 2022 года безопасность дорожного движения в России продолжает оставаться одним из наиболее напряженных сегментов, нуждающихся в повышенном внимании со стороны федеральных органов исполнительной власти.

Несмотря на то, что количество официально зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) продолжает снижаться, количество пострадавших в результате совершения ДТП остается на достаточно высоком уровне.

Так, согласно данным официальной статистики ГУОБДД МВД России [1] в 2019 г. было установлено 146 688 фактов ДТП, из которых со смертельным исходом – 14 420 фактов. Количество раненых в результате ДТП в 2019 году составляло 195 037 человек. В 2020 г. было установлено 128 582 фактов ДТП, в которых погибли 13 542 и пострадали 168 250 человек. По итогам 2021 г. было установлено 118 434 ДТП, из которых 12 580 со смертельным исходом и 154 357 потерпевшим в результате ДТП были причинены телесные повреждения различной степени тяжести.

При этом, ежегодно отмечается, что в 15 % случаев наступление тяжких последствий в результате ДТП возникает в следствие грубого нарушения Правил дорожного движения и, в частности, агрессивного вождения транспортными средствами.

Сам термин «агрессивное вождение» законодательно не закреплен и, таким образом, не учитывается при оформлении статистики, в связи с чем рассматривать представленные сведения однозначно не представляется возможным.

В пункте 2.7 действующей редакции Правил дорожного движения закреплен термин «опасное вождение», который предусматривает неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди

¹ © Вихляев А. А., 2022.

транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба. [2]

Как можно отметить, термин «опасное вождение» изложен в разделе ПДД, где законодателем обозначены действия, прямо запрещенные водителям транспортных средств.

При визуальном многостороннем аспекте выражения противоправного поведения водителя транспортного средства, между тем, своего отражения не нашли некоторые факты, которые также можно было бы отнести к неподобающему поведению «на дороге», в результате которого могут возникнуть тяжкие последствия для иных водителей и участников дорожного движения. К числу подобных действий можно отнести проезд лицом, управляющим транспортным средством, перекрестков с резким ускорением на последних мгновениях разрешающего для движения сигнала светофора («скоростной проезд на «желтый»»); световую агрессию, выражающуюся в переключении света фар или использование нештатной оптики; управление транспортным средством по ходу движения со скоростью, превышающей скорость потока, с перестроением между рядами, в которых следуют иные транспортные средства («игра в шашки»); проявление прямого неуважения к участникам дорожного движения – отвлекающие звуковые сигналы клаксоном, подача световых сигналов (в том числе немотивированное применение дальнего света фар), прямые оскорбления участников дорожного движения; применение экстремальных маневров в отношении участников движения в целях их «воспитания»; соревнования между несколькими лицами, управляющими транспортными средствами в транспортном потоке и пр. В большинстве случаев указанные действия совершаются при значительном превышении скоростного режима (более чем на 60 км/ч).

Как можно отметить, спектр правонарушений, связанных с агрессивной формой управления транспортным средством значительно широк, а опасное вождение является одним из наиболее социально-опасных действий, которое может привести к тяжким последствиям для участников дорожного движения.

В целях обеспечения надлежащей профилактики опасного вождения законодателем в 2022 г. была введена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами. Данная уголовно-правовая норма предусмотрена ст. 264.2 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Рассмотрим новеллу более подробно. В части 1 указанной статьи предусмотрена юридическая ответственность за нарушение Правил дорожного движения, предусмотренных чч. 4 или 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). При этом, для наступления уголовной ответственности лицо, управляющее транспортным

средством и совершившее указанные виды правонарушений, должно быть ранее подвергнуто административному наказанию и лишено права управления транспортными средствами за совершение правонарушений, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ.

Действующее административное законодательство предусматривает юридическую ответственность за превышение скорости на величину более 60, но менее 80 км/ч по ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ, а на величину более 80 км/ч – по ч. 5 указанной статьи. В то же время в ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ указано, что лицо подлежит ответственности за совершение повторного нарушения скоростного режима на величины, предусмотренные частями 4 и 5 статьи.

В соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

Таким образом, для наступления определенных негативных последствий лицо, привлекаемое к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.2 УК РФ, должно дважды в течение одного года совершить описанные в чч. 4 и 5 ст. 12.9 КоАП РФ действия и быть признано виновным в совершении указанных действий, при этом, в качестве дополнительного наказания в отношении указанного лица должно в обязательном порядке быть назначено наказание в виде лишения права на управление транспортным средством, которое, в свою очередь, в соответствии с санкциями к указанным частям статьи, является вариативным видом наказания наравне со штрафом. После чего, указанное лицо также должно быть привлечено к административной ответственности по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ.

Обратимся к официальной статистике. [3] Так, в 2021 г. судами общей юрисдикции по ч. 4 и 5 ст. 12.9 КоАП РФ было рассмотрено 3 088 дел об административных правонарушениях, по которым привлечено к административной ответственности 2 484 правонарушителя, в отношении которых применено в качестве наказания лишение специального права только в отношении 293 (т. е. в отношении 11,7 % от общего числа правонарушителей, привлеченных к ответственности за указанный административный состав).

Обратимся к правоприменительной практике по привлечению к административной ответственности лиц, повторно допустивших правонарушения, предусмотренные чч. 4 и 5 ст. 12.9 КоАП РФ. В 2021 г. по ст. 12.9 ч. 7 КоАП РФ было привлечено к юридической ответственности 312, из которых лишены права управления транспортным средством – 230 правонарушителей.

Как можно заметить, лишь в отношении 523 из 2 796 правонарушителей было применено лишение специального права управления транспортным средством, что составляет 18,7 % от общего количества привлеченных к административной ответственности.

Также, ч. 1 ст. 264.2 УК РФ предусматривает в качестве обязательных условий наличие у лица, опасно управлявшего транспортным средством, факта действующего привлечения к ответственности по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ. Объектив-

ная сторона указанного состава административного правонарушения предусматривает юридическую ответственность за повторное совершение правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, а именно: выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления.

Согласно данным официальной статистики [3] судами общей юрисдикции в 2021 г. за совершение правонарушений, предусмотренных ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, к административной ответственности было привлечено 136 411 лиц, из которых в качестве наказания лишение права управления транспортным средством было применено только в отношении 8 945 правонарушителей. При этом, по ч. 5 указанной статьи к административной ответственности было привлечено 8 455 правонарушителей, 7 696 из которых лишено права на управление транспортными средствами. Таким образом, лишение специального права применялось в отношении 16 641 из 144 866 правонарушителей, что составляет 11,5 % от общего количества правонарушителей, допустивших нарушения Правил дорожного движения, связанные с выездом на полосы встречного движения или трамвайные пути.

Представленные положения и статистика отражают достаточно низкий потенциал условий, связанных с применением положений уголовного законодательства в отношении лиц, допускающих агрессивное вождение, вытекающее из нарушения скоростного режима и выезда на полосы встречного движения или трамвайные пути.

Дополнительная сложность правоприменения вызвана и наличием условий, предусмотренных примечанием к ст. 264.2 УК РФ, согласно которым действие указанной статьи не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Так, соблюдение условий привлечения лица, допустившего действия, формально содержащие признаки уголовного преступления, должны в обязательном порядке быть выявлены должностными лицами органов внутренних дел, а обстоятельства ранее совершенных им деяний, предусмотренных ст.ст. 12.9 и 12.15 КоАП РФ, в определенных Законом условиях, подкрепляться прямыми доказательствами указанных действий (показаниями свидетелей, процессуальными документами, составленными должностными лицами органов внутренних дел и пр.) и подтверждены в судебных заседаниях, что делает вероятность применения положений ст. 264.2 УК РФ крайне маловероятным.

Дополнительные сложности вызывает и неоднозначность трактовки в части наличия факта лишения права на управление транспортным средством правонарушителя. Действующая норма не учитывает обстоятельства совершения повторных правонарушений лицом, не имеющим права на управление транспортным средством. Так, действующее законодательство не исключает фактов совершения (в том числе и повторных) действий лицами, не обладающими подобным специальным правом.

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» лицом, не имеющим права управления транспортными средствами, является лицо, которое на момент совершения административного правонарушения не получало такое право в установленном законом порядке, лицо, срок действия соответствующего удостоверения которого истек, а также лицо, действие права управления транспортными средствами которого прекращено судом в связи с наличием медицинских противопоказаний или медицинских ограничений. Немаловажным фактом является и то, что к таким лицам административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами не применяется.

Таким образом, мы сталкиваемся с казусом, при котором лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности по ст. 264.2 УК РФ после совершения неоднократных правонарушений, предусмотренных ст. 12.9 и 12.15 КоАП РФ, по причине отсутствия права на управление транспортным средством.

Также маловероятной выглядит и правоприменительная практика по привлечению к уголовной ответственности по ч. 2 ст. 264.2 УК РФ. В данном случае обязательными условиями по привлечению указанных лиц к уголовной ответственности будут выступать обстоятельства наличия у них судимости по ч. 1 указанной статьи.

Вышеописанное позволяет сформулировать определенные выводы. Новелла в действующем уголовном законодательстве, предусматривающая уголовную ответственность по ст. 264.2 УК РФ за неоднократное совершение ряда административных правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, с одной стороны имеет высокую профилактическую значимость в области безопасности дорожного движения, с другой – наличие условий, требующихся для вменения юридической ответственности за совершение социально-опасных действий лицом, управляющим транспортным средством, не позволяет в полной мере реализовать заложенный в указанную норму потенциал.

Кроме того, выход видится в расширении перечня и включении в объективную сторону ст. 264.2 УК РФ социально-опасных действий, неоднократное совершение которых может повлечь уголовную ответственность (например, введение и детализации понятия «агрессивного вождения» или дополнении статьи административными правонарушениями, предусматривающими уголовную ответственность за опасное вождение).

Таким образом, проведенное исследование позволило определить проблемные аспекты при решении вопросов о привлечении к уголовной ответственности лиц, допустивших повторное совершение правонарушений, связанных с опасным вождением, а именно: выездом на встречную полосу движения или превышение скорости на 60 км/ч и более, и определить вероятные тенденции в правоприменительной практике по уголовным делам по признакам преступлений, предусмотренных ст. 264.2 УК РФ.

Список литературы

1. Показатели безопасности дорожного движения // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 05.06.2022).

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022).

3. Официальный сайт Судебного Департамента при Верховном Суде Российской Федерации. Раздел «Правовая статистика». URL: <http://cdep.ru/?id=79> (дата обращения: 05.06.2022).

Добренков А. И.¹,

*доцент кафедры организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения*

Московского областного филиала

*Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук*

ЗАДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА: ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Среди средств, направленных на регулирование противоправной деятельности граждан особое место занимают административно-правовые ограничения.

Запреты и ограничения, предусмотренные нормами административного права являются одним из способов защиты прав, свобод и законных интересов граждан. Государство с помощью норм административного права формулирует и закрепляет способы и процедуры реализации запретов и ограничений, которые обязывают субъектов административно-правовых отношений совершать действия или, наоборот, не совершать их в пределах, предусмотренных законом, под угрозой применения административного принуждения.

С другой стороны, охрана и защита прав граждан и юридических лиц от противоправных посягательств относится к наиболее приоритетным функциям современного правового государства, которая реализуется правоохранительными органами.

Необходимость решительного противодействия со стороны последних любым противоправным проявлениям неотвратимо обуславливает применения ими мер государственного принуждения, которые в той или иной мере затрагивают индивидуальные интересы для удовлетворения общественной потребности по обеспечению правопорядка в государстве.

Меры государственного принуждения являются неотъемлемым атрибутом всех сфер правоохранительной деятельности, однако наиболее рельефно он проявляется в административно-деликтном процессе.

На сегодняшний день одной из часто применяемых мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, является задержание транспортного средства.

Следует отметить, что несмотря на довольно подробное регулирование применения задержания транспортного средства в КоАП РФ и ведомственных нормативно-правовых актах, реализация этой меры обеспечения на практике сопряжена с некоторыми проблемами

Говоря о содержании данной меры необходимо сказать, что при ее исполнении транспортное средство исключается из дорожного движения (в части перевозки людей и грузов) и перемещается в ближайшую специализированную стоянку до устранения причины задержания. При этом в случае, если остановленное

¹ © Добренков А. И., 2022.

транспортное средство мешает перемещению других участников дорожного движения, а его задержание еще документально не оформлено, оно может быть перемещено в ближайшее место где не будет создавать таких помех. Сделать это могут как уполномоченные сотрудники полиции или военной полиции, так и сам водитель (при соответствующей законной возможности).

В случае, когда причиной задержания стало несоответствие водителя установленным требованиям (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения или невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), задержание должно прекращаться при появлении лица, которое может управлять данным транспортным средством в соответствии с Правилами дорожного движения. Произойти это может до момента начала движения эвакуатора на специализированную стоянку.

Исходя из содержания этой обеспечительной меры, она имеет следующие особенности:

- это ограничение, применяемое как предупредительная мера, о чем прямо сказано в ч. 1 ст. 27.13: «В целях пресечения нарушений правил эксплуатации ... и управления транспортным средством»;

- это долгосрочное ограничение: действующее законодательство устанавливает, что транспортное средство может храниться на специализированной стоянке с момента составления протокола и возвращается незамедлительно, но «до устранения причины задержания..., до уплаты административного штрафа», т. е. КоАП РФ не устанавливает срока, в течение которого причина задержания может быть устранена и фактически транспортное средство может быть задержано бесконечно долго.

- это публичное административно-правовое ограничение – задержание транспортного средства находится в сфере действия административного законодательства, прямо указывающего на лицо, обязанное нести расходы в связи с задержанием лицом, совершившим административное правонарушение;

- это имущественное ограничение – владелец ТС, перемещенного на специализированную стоянку, временно ограничен в праве эксплуатировать принадлежащее ему имущество, т. е. при задержании ТС у его владельца (собственника), прежде всего, ограничивается имущественное право – право пользования вещью (транспортным средством).

На основе этой дефиниции можно отметить, что при задержании средства транспорта осуществляется ряд действий:

- перемещение транспортного средства в пространстве как правило, по наиболее короткому маршруту с учетом складывающейся дорожной обстановки;

- такое перемещение производится с использованием другого транспортного средства (эвакуатора). Поэтому перемещение другим способом (например, своим ходом, сдвиг, откатывание) фактически будет являться нарушением законодательства, так как мера задержания транспортного средства осуществляется в случаях, когда нарушаются правила эксплуатации, пользования и управления средством транспорта. В таком случае управлять дальше этим средством нельзя.

Если же технические свойства средства транспорта не допускают его перемещение и доставку на специализированную стоянку, то для осуществления задержания необходимо прекратить движение, применяя специальные блокирующие устройства. Как исключение законодатель предусмотрел нормы ст.ст. 11.26, 11.29, 12.9, чч. 6 и 7 ст. 12.16, ст. 12.21.3 КоАП РФ. Лишь в этих случаях для осуществления задержания водитель либо уполномоченное на то лицо могут перемещать задержанный транспорт на специализированную стоянку;

– доставку задержанного средства транспорта в расположенное поблизости специальное охраняемое место. Специализированная стоянка является как раз специально оборудованным местом (речь идет об определенном здании, участке земли, сооружении, помещении), подходящим под законодательные требования и предназначенным для хранения задержанных транспортных средств (наличие ограждения, охраны, освещения, видеонаблюдения и т. п.). При этом специализированная стоянка должна быть расположена к месту задержания ТС. Следовательно, перемещение автомобиля не на ближайшую стоянку, или на стоянку, которая не соответствует установленным к ней требованиям согласно императивным признакам, определенным ст. 27.13 КоАП РФ не может рассматриваться как рассматриваемая нами мера обеспечения – задержание средства транспорта;

– хранение на территории специализированной стоянке до того, как выясняется причина, по которой задержали транспортное средство.

Важно отметить, что действующее нормативно-правовое регулирование гласит, что когда транспортное средство было доставлено на спецстоянку, возвращаться оно должно незамедлительно после устранения причины задержания. Получить его могут владельцы, их представители или лица, имеющие при себе документы, необходимые для управления этими транспортными средствами.

При этом Верховный Суд Российской Федерации в своем кассационном определении № 44-КАД21-12-К7 [1] указал, что такой возврат должен осуществляться без истребования подтверждения права собственности на задержанное транспортное средство.

Согласно материалам дела несовершеннолетний гражданин, передвигавшийся на мопеде, был остановлен сотрудниками ГИБДД за управление транспортным средством, не имеющим права управления им. Мопед был задержан и помещен на специализированную стоянку. Для его возврата обратился дед несовершеннолетнего правонарушителя, который заявил, что является собственником мопеда.

Верховный суд указал, что действующее законодательство не предусматривает государственную регистрацию мопедов, соответственно документы, подтверждающие право собственности не должны истребоваться при возврате. Также Суд напомнил, что отсутствие у покупателя документов, подтверждающих приобретение товара, не лишает его возможности ссылаться на свидетельские показания в подтверждение заключения договора и его условий.

Вместе с тем, следует отметить, что данный прецедент, по нашему мнению, не следует воспринимать буквально, поскольку следует проводить подробное разбирательство по факту наличия прав собственности на такие транспортные

средства, дабы избежать случаев фальсификации свидетельских показаний для неправомерного завладения задержанными транспортными средствами.

Список литературы

1. Кассационное определение Верховного Суда Российской Федерации № 44-КАД21-12-К7 от 19 января 2022 г. // Банк судебных решений Верховного Суда Российской Федерации. URL: http://vsrf.ru/stor_pdf.php?id=2084314 (дата обращения 20.06.2022).

Золотарева А. С.¹,

курсант 211 учебного взвода

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

Научный руководитель: Темняков Д. А.,

заместитель начальника кафедры

организации деятельности подразделений

по обеспечению безопасности дорожного движения

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат педагогических наук, доцент

МОРАЛЬНО-ЭТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД С ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В современном мире растет количество продаж транспортных средств и средств индивидуальной мобильности, в связи с чем становится актуальным вопрос о взаимодействии сотрудников ДПС ГИБДД с водителями. Эффективное сотрудничество двух субъектов дорожного движения позволит правильно перераспределить силы для решения приоритетных задач дорожно-патрульной службы.

Автомобили с момента их появления несли потенциальную опасность на дорогах, к ним незамедлительно были применены разного рода нормативные акты: по урегулированию вопросов о получении водительского удостоверения, об управлении транспортным средством, о правилах дорожного движения, об ограничениях и запретах управления транспортным средством. Так, например, первым историческим законом, обуславливающим километр в час, был закон от 21 мая 1901 г. «Об ограничении скоростного режима», вышедший в штате Коннектикут (США). В законе отмечалось, что транспортные средства, имеющие двигатели, могли передвигаться в городской местности со скоростью не более 12 миль/ч – это приблизительно 13 км/ч, а по грунтовым дорогам не более 15 миль/ч, то есть 19 км/ч. В сравнении, средства индивидуальной мобильности могут развивать скорость свыше 20 км/ч. Такая скорость несет реальную угрозу травматизма, но несмотря на вредные последствия, вопрос о правилах пользования средствами индивидуальной мобильности нормативно не закрепился.

На сегодняшний день Правительство Российской Федерации выпустило заключительный проект Постановления о внесении изменений в ПДД по части средств индивидуальной мобильности. В проект внесен перечень средств, которые относятся к средствам индивидуальной мобильности, а также необходимые правила, ограничения и запреты управления СИМ (средства индивидуальной мобильности). Движения СИМ будут контролировать инспекторы ГИБДД и участковые полиции, что накладывает на них определенные требования и полномочия.

¹ © Золотарева А. С., 2022.

В последние дни социальная обстановка в стране сильно накалилась, априори, она сказывается на поведении людей. Многие из них находятся в диссонансе, многие недовольны сложившимися обстоятельствами, а кто-то принимает нейтральную сторону. В связи с этим институтам охраны правопорядка необходимо создавать все возможные условия для сглаживания социального конфликта в стране. Население беспокоится о будущем страны, о своей жизни и жизни близких им людей, потому в сложившийся обстановке они более эмоциональны, более подвержены психологическому давлению и, можно сказать, находятся в маргинальной группе, то есть находятся на границе многих социальных групп и ощущают весьма значительное влияние противоречащих друг другу норм [2, с. 235].

Большая часть из перечисленных людей являются водителями транспортных средств, поэтому активно растут требования к сотрудникам Госавтоинспекции, поскольку люди, находящиеся в таком состоянии, чаще становятся участниками ДТП. Взаимодействие сотрудников ДПС ГИБДД с водителями транспортных средств – это процесс, основанный на действующем законодательстве Российской Федерации, декретах должностных обязанностей и нормативно-правовых актах Российской Федерации, который предполагает установление социально-психологического контакта между участниками дорожного движения. Сотрудники ДПС ГИБДД ежедневно взаимодействуют с участниками дорожного движения, оказываясь в самых различных ситуациях, будь то каждодневная ситуация либо же экстремальная. Оказание помощи гражданам, оказание медицинской доврачебной помощи, составление протокола, защита от противоправных посягательств на жизнь и здоровье людей, охрана их имущества, осмотр транспортного средства, возможное устранение технических неисправностей, при их обнаружении, профилактика о недопустимости нарушения правил дорожного движения и многое другое обеспечивает взаимодействие сотрудника ДПС ГИБДД с водителями транспортных средств [3, с. 370].

При происшествии на дороге, они первые, кто оказывается на месте происшествия, устанавливают его причину, устраняют опасность и помогают гражданам. При их взаимодействии, сотрудникам ДПС ГИБДД необходимо строго придерживаться служебной этики и общепризнанных моральных норм. Несмотря на то, что бездействие сотрудников карается законом, помочь людям в беде согласится далеко не каждый, особенно ценой собственной жизни. Служебная этика понимает под собой совокупность определенных нравственных обязанностей, принципов и норм поведения, которые сотрудник реализует при взаимодействии с другими людьми.

Сотрудник ГИБДД при взаимодействии с водителем транспортного средства обязан представиться, указать должность, звание, а в случае остановки транспортного средства озвучить причину и цель его остановки; сохранять спокойствие и проявлять рациональность в любой ситуации; при пресечении правонарушений руководствоваться только законодательством Российской Федерации; вежливо общаться с водителями при любых обстоятельствах, не грубить и не поучать, а при необходимости можно напомнить участнику дорожного движения о его правах и обязанностях [4, с. 14].

В первую очередь, сотрудник ДПС ГИБДД – это должностное лицо, которое в своей деятельности строго руководствуется указаниями должностного регламента, обеспечивает безопасность дорожного движения. Оба объекта находятся в тесной взаимосвязи, но если первый обязан следовать установленным нормам закона, то водители руководствуются лишь Правилами дорожного движения, зачастую не учитывая этические требования в общении с сотрудником госавтоинспекции [1, с. 114]. Следует отметить, что этические нормы для физических и юридических лиц не закреплены, поэтому участник дорожного движения самостоятельно принимает решение о том, стоит ли ему руководствоваться правилами этики и морали (или нет).

Сложность взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД с водителями транспортных средств заключается в том, что встречается разный контингент людей, к каждому из которых нужен особый подход. Сотрудник ДПС должен учитывать особенности характера каждого индивида, поэтому во избежание конфликтных ситуаций должен строго придерживаться должностного регламента и морально-этических норм. Необходимо вежливо и доброжелательно общаться с гражданами, речь сотрудника должна быть грамотной и хорошо поставленной, поскольку он является представителем закона Российской Федерации и толкует нормы права, также следует быть спокойным и либеральным. Все эти качества обеспечивают корреляцию между сотрудником дорожно-патрульной службы и водителем транспортного средства, способствуют соблюдению участниками дорожного движения всех правил и обязанностей, а также предотвращают травматизм на автомагистрали.

Сотрудник ДПС ГИБДД должен обладать всеми необходимыми профессиональными и личными качествами для установления чуждого контакта с водителями транспортных средств, для осуществления своих полномочий по обеспечению безопасности дорожного движения, устранению травматизма и строгого соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения. Если инспектор ДПС ГИБДД не компетентен, отклоняется от должностного регламента, груб или ведет себя не в соответствии с требованиями служебной этики, то по отношению к нему могут быть использованы меры дисциплинарного взыскания [6, с. 49], вплоть до увольнения со службы.

В заключение сказанного, следует отметить важность и необходимость соблюдения сотрудниками ДПС ГИБДД морально-этических норм при взаимодействии с водителями транспортных средств. Важно помнить, что сотрудники ДПС ГИБДД не только сохраняют безопасность на дорогах, но и ежедневно спасают жизни людей, оказывают всевозможную и, главное, безвозмездную помощь. Им приходится сталкиваться и вести беседу с абсолютно разными людьми, уважающими их или порицающими. Но в этом и состоит их второстепенная задача-оказывать помощь всем, независимо от происхождения, нации или языка. Без их участия на дорогах возник бы хаос, массовые ДТП с тяжелейшими последствиями. Я считаю, что нужно уважительно и с пониманием относиться к службе подразделений ДПС ГИБДД, оказывать им пособничество.

Список литературы

1. Административная деятельность полиции / [О. Э. Николаев и др.]. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, 2015. 173 с.
2. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.
3. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.
4. Темняков Д. А. Оценка эффективности применения технических средств контроля знаний слушателей в образовательных учреждениях МВД России : учебно-методическое пособие. Домодедово : Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2000. 30 с.
5. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.
6. Темняков Д. А. Педагогические образцы поведения как фактор формирования профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей образовательных организаций силовых ведомств // Совершенствование профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей в образовательных организациях системы МВД России : сборник научных трудов межвузовской конференции. М. : Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2018. С. 48–50.

*Зражевский Д. В.¹,
преподаватель кафедры
организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя*

ИСТОРИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РОССИИ: ОТ ГАИ СССР ДО ГИБДД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Годом основания Госавтоинспекции СССР является 1936 г. (3 июля 1936 г. Совет народных комиссаров принимает постановление «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР»). Для начала рассмотрим начальный этап становления данной структуры вплоть до 1940 г.

Новейший для того времени орган занимается задачами, прежде никем не регулируемые – это контролирование дорожного движения, борьба с дорожно-транспортными происшествиями, надзор за нормами эксплуатации автотранспорта, регистрация технических паспортов, автомобильных номерных знаков и т. д.

Первые сотрудники ГАИ считаются элитой МВД СССР. Всего их насчитывалось 57 сотрудников всего то в семи отделениях. В то время в начальствующий состав ГАИ вошли В. Я. Рубинштейн и майор государственной безопасности И. Е. Жуков.

Их работа положила начало функционирования подразделений: выполнялись на «отлично» основные задачи (деятельность первых инспекторов принесла первые положительные результаты, такие как значительное снижение количества дорожно-транспортных происшествий и жертв в них), росло правосознание населения в области безопасности дорожного движения, все правонарушители немедленно карались законом, рос штат сотрудников.

Начальный этап показал всю важность ГАИ как ведущего органа в области контроля и надзора дорожного движения.

Немаловажным является и рассмотрение первого испытания на пути становления ГАИ СССР – Великая Отечественная война.

Уже с первых дней войны сотрудники ГАИ направили все силы на победу в войне: произошла мобилизация четверти личного состава. Места действующих сотрудников мужчин начали занимать женщины (ярким примером является Е. Д. Сагирашвили – начальник ГАИ СССР Советского и Фрунзенского района г. Москвы). Личный состав, находящийся в тылу, тоже не дремлет: направляются все силы и средства на нужды фронта: списываются автотранспортные средства, определяется их техническое состояние, пригодность и т. д.

После победы СССР и разгрома нацистской Германии, ГАИ возвращается к своим привычным задачам.

¹ © Зражевский Д. В., 2022.

В первые послевоенные годы Госавтоинспекция принимала непосредственное участие в восстановлении страны. И стоит сказать, что был восстановлен не только довоенный уровень работы Госавтоинспекции, но и заложены современные для того времени основы безопасности дорожного движения (учреждение Комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, утверждение должностей старших инженеров и инженеров по безопасности движения транспорта).

1960–1970-е гг. стали временем радикальных реформ, направленных на улучшение деятельности структуры. Самыми яркими примерами деятельности того времени стали введение единых образцов бланков водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта, действовали единые правила регистрации и учета автотранспорта; правила проведения технических осмотров; методы учета дорожно-транспортных происшествий; порядок присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электрического транспорта. Данные методы являются по настоящее время так же актуальными, поэтому данный период мы по достоинству называем «временем расцвета» Госавтоинспекции.

1970–1980-е гг. прошли под лозунгом усиления надзора за дорожным движением и снижением показателей смертности и травматизма в результате ДТП. Введение ремней безопасности и обязательное оснащение ими транспортных средств стало необходимым условием для обеспечения безопасности водителя и предупреждения ДТП. Создание Всероссийское добровольное общество автомотолюбителей было направлено на предупреждение и профилактика небезопасной езды среди водителей. Проводится профилактика ДТП среди несовершеннолетних, поскольку эта категория населения является одной из самых уязвимых на дорогах [1, с. 130].

К 1988 г. в ГАИ разрабатывается программа реформации для перехода на современные к тому времени условия и требования в области обеспечения безопасности дорожного движения, но ее реализацию затормозил структурный кризис, ярко проявивший себя в 1990-х гг.

С начала 1990-х гг. в системе Госавтоинспекции начинаются структурные проблемы: сокращение кадровой составляющей службы безопасности дорожного движения. В связи с этим происходит повсеместное снижение мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий. Начинаются войны среди бандитских группировок за влияние на улицах, итогом которой стала смерть большого количества сотрудников Госавтоинспекции [2, с. 234].

Госавтоинспекция продолжает свою деятельности в нелегкое для страны время. Главными направлениями деятельности ГАИ становятся государственный надзор в сфере дорожной безопасности, обеспечения общественного порядка, борьба с преступностью.

Личный состав активно принимает участие в урегулировании межнациональных конфликтов. На плечи инспекторов кладутся задачи по обеспечению безопасности, устранения последствий массовых беспорядков. Сотрудники набираются опыта ведения боевых действий. Примером может послужить деятельность

в Северо-Кавказском регионе, в ходе которой многие сотрудники были награждены государственными наградами, а Госавтоинспекция приобрела статус одного из важнейших органов федеральной власти.

Госавтоинспекция выполняет задачи по охране государственной границы Российской Федерации, исполняя роль таможенной и пограничной службы. Все более активным становится сотрудничество с коллегами дальнего зарубежья.

К 1997 г. ГАИ плавно выходит из кризисной ситуации и пытается перестроить свою деятельность путем введения инновационных методов обеспечения безопасности дорожного движения. Начинается период кадрового расцвета подразделений. Активно развивается научная составляющая Госавтоинспекции, развивается материально-техническая база: строятся новые здания, посты, используются современные транспортные средства, что, несомненно, положительно повлияло на решение поставленных задач.

В XXI в. Госавтоинспекция вошла с новыми задачами: с начала 2000-х гг. проводится активная работа по выходу и кризисной ситуации, вызванной «лихими девяностыми», начат поиск новых, эффективных методов усиления государственного контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения, вырабатывается новая нормативная правовая основа деятельности. Приказ МВД России от 28 марта 2002 г. № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств» – яркое проявление того преобразования, которое упорядочило порядок эксплуатации транспортных средств и обеспечило сотрудникам успешное раскрытие преступлений в области хищения автомобилей.

С 2003 по 2006 гг. начинается кардинальное обновление Госавтоинспекции – разграничение зон ответственности подразделений, передача государству функций и компетенцию общественных и коммерческих организаций в области безопасности дорожного движения, создание системы полного контроля, гуманных форм взыскания штрафов, восполнение пробелов в праве, комплексной системы воспитания законопослушных граждан в сфере дорожного движения.

В период с 2006 г. по 2012 г. идет активная программная деятельность, в частности осуществление федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», меры которой способствовали сокращению жертв ДТП (с 34 506 человек в 2004 г. до 27 991 человек в 2012 г.) и тем самым удалось преодолеть резко возросшую критическую ситуацию с аварийностью, несмотря на увеличение количества автомобилей в стране (по сравнению с предыдущими годами показатель вырос на 44,5 %).

В период с 2013 г. по 2016 г. начинается активное сотрудничество государства и общества с целью обеспечения повсеместной безопасности дорожного движения.

В ходе совместного сотрудничества были поставлены следующие задачи – многократное снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение количества погибших в них людей по сравнению со статистикой прошлых лет. Определяется ряд мер, которые должны повлиять на снижение аварийности, проводится координация деятельности по сотрудничеству различных органов власти и служб на всех уровнях. Далее уста-

навливается ряд мероприятий, направленных на активное сотрудничество различных подразделений и органов с целью пропаганды безопасности дорожного движения, профилактику и предупреждение ДТП [3, с. 371].

Также активно обсуждается вопрос о предупреждении опасного поведения водителей. В рамках этой проблемы предпринято следующее решение: установка почти четырех тысяч комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений, за которые полагаются серьезные суммы штрафов [4, с. 149].

В августе 2017 г. в ходе заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения был рассмотрен проект Стратегии безопасности дорожного движения.

Продолжает совершенствоваться правовая база. 20 октября 2017 г. вступил в силу новый Административный регламент по надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства. В документе скорректированы права и полномочия сотрудников полиции в сфере обеспечения безопасности на дорогах страны, актуализированы нормы, касающиеся оказания первой помощи участникам дорожного движения, защиты их от преступных и иных противоправных посягательств, остановки транспортного средства, проведение полого осмотра и досмотра и т. д.

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни и здоровья граждан, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Сегодня Госавтоинспекция находится на новом этапе своего развития. В настоящее время совершенствуется нормативная правовая база, усиливается ответственность за наиболее опасные правонарушения, внедряются новые требования к обустройству пешеходных переходов, развивается система видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Масштабные комплексные цели и задачи, поставленные перед отечественной Госавтоинспекцией обществом и государством, заставляют искать для их претворения в жизнь наиболее эффективные решения, которые диктуют требования времени.

Список литературы

1. Темняков Д. А., Зражевский Д. В. Социально-педагогические особенности обеспечения безопасности пожилых пешеходов // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2020. № 2. С. 129–134.

2. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.

3. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России

в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

4. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

Исаев М. М.¹,

научный сотрудник отдела изучения проблем

нормативного правового и аналитического обеспечения

Научного центра безопасности дорожного движения МВД России

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И НАДЗОР ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Технические неисправности транспортных средств (далее – ТС) продолжают оставаться одной из основных угроз безопасности дорожного движения [1].

В 2021 г. технические неисправности ТС установлены в 7 616 дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли 1 226 человек и 10 367 получили ранения (табл. 1). На протяжении нескольких лет отмечается тенденция к увеличению основных показателей аварийности из-за эксплуатации технически неисправных ТС. Тяжесть последствий таких ДТП оставалась примерно на одном уровне и составляла в среднем 10 погибших на 100 пострадавших.

Таблица 1

**Показатели аварийности с участием транспортных средств,
имеющих технические неисправности**

ДТП	6 455	6 221	6 734	7 658	7 616
Погибшие	1 058	1 064	1 107	1 223	1 226
Тяжесть последствий	9,8 %	10,7 %	10,2 %	10,6 %	10,6 %
Года	2017	2018	2019	2020	2021

Почти в трети (27,1 %) всех ДТП с участием технически неисправных ТС установлено наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах. Около пятой части (18,5 %) таких ДТП произошло с участием ТС, на одну ось которых установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора, либо на ТС одновременно установлены ошипованные и неошипованные шины. Более чем в десятой части (12,4 %) всех ДТП с участием ТС, имеющих неисправности, на ТС установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует установленным требованиям² (рис. 1).

¹ © Исаев М. М., 2022.

² С учетом того, что одно ТС могло иметь несколько технических неисправностей, суммарное значение долей ДТП, при которых установлены представленные виды неисправностей, превышает 100 %.

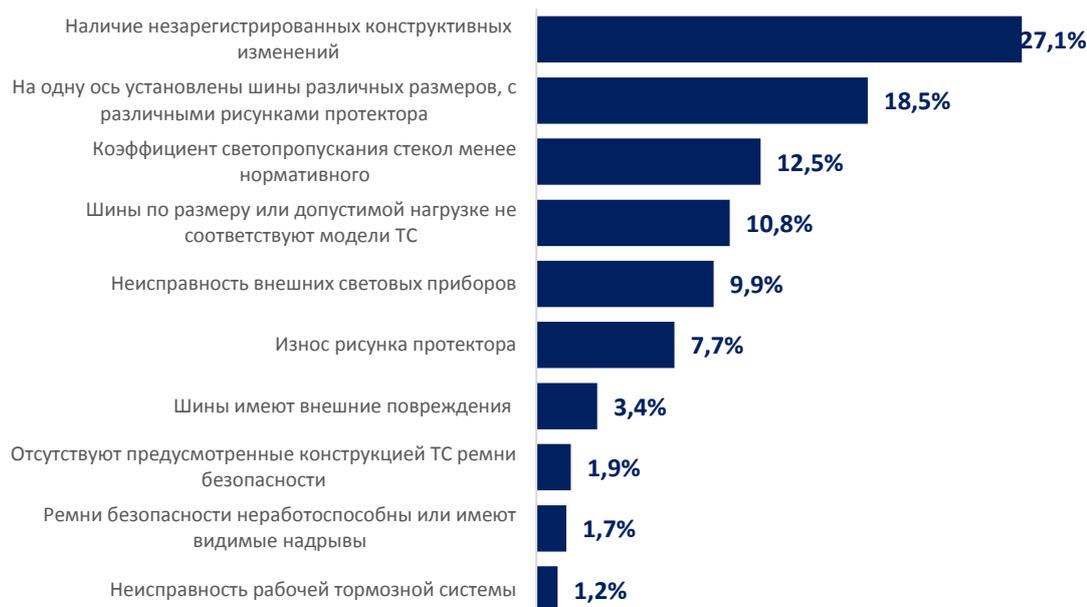


Рис. 1. Доля ДТП с участием технически неисправных транспортных средств в распределении по видам неисправностей

В целях оценки соответствия ТС обязательным требованиям, предъявляемым к их безопасности, проводится технический осмотр ТС [2], что в том числе способствует предупреждению негативных последствий в виде ДТП.

По состоянию на 31 декабря 2021 г. в реестр операторов технического осмотра (далее – ТО) ТС внесена информация о 5 028 (–1,5 %) аккредитованных операторах ТО с 5 538 (–0,8 %) пунктами ТО. По сравнению с предыдущим годом количество пунктов ТО и аккредитованных операторов ТО снизилось (табл. 2).

Таблица 2

Количество аккредитованных операторов и пунктов технического осмотра

Пункты ТО	5 104	5 620	5 538
Аккредитованные операторы ТО	4 504	5 069	5 028
Года	2019	2020	2021

Заключение о соответствии или несоответствии ТС обязательным требованиям безопасности содержит диагностическая карта. В период с 1 марта по 31 декабря 2021 г. выдано более 9 млн диагностических карт, из которых абсолютное большинство (7,1 млн или 79 %) – на легковые автомобили [3] (рис. 2).

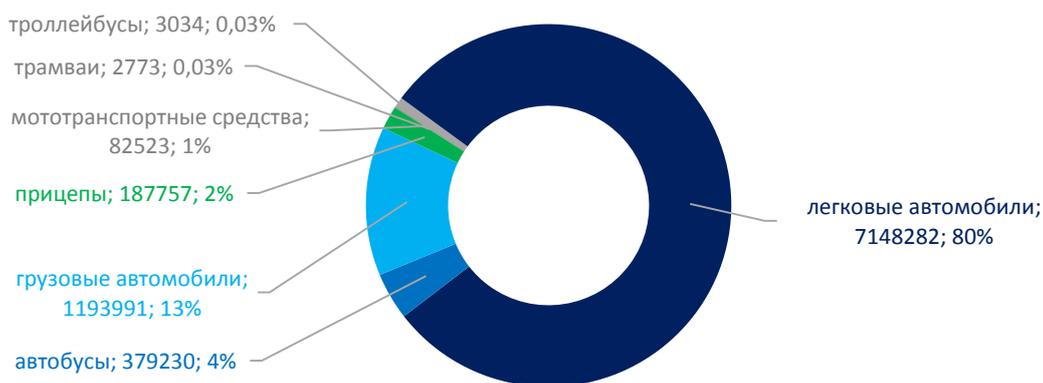


Рис. 2. Долевое соотношение количества выданных в период с 1 марта 2021 г. по 31 декабря 2021 г. диагностических карт в распределении по видам транспортных средств

Во всех выданных в период с 1 марта по 31 декабря 2021 г. диагностических картах на троллейбусы проставлено соответствие требованиям безопасности. Наибольшая доля диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, характерно для автобусов (27,8 %) (рис. 3).



Рис. 3. Соотношение диагностических карт, содержащих заключения о соответствии или несоответствии транспортных средств требованиям безопасности, в распределении по видам транспортных средств

Указанное распределение долей диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, по категориям ТС в целом соответствует состоянию аварийности с участием технически неисправных ТС каждой категории. В 6,2 % ДТП с участием автобусов они имели технические неисправности, при которых запрещена эксплуатация ТС. Это второе по величине значение данного показателя после грузовых ТС (8,3 %).

В случае, если диагностическая карта подтверждает допуск ТС к участию в дорожном движении, однако фактически технический осмотр в отношении данного ТС не проводился, имеется основание для аннулирования диагностической карты. Кроме того, аннулирование происходит в связи с выявлением при проведении ТО несоответствия ТС установленным требованиям [2].

В 2021 г. Российским Союзом Автостраховщиков аннулировано 3184 диагностические карты [3].

Одновременно с этим принимается решение о привлечении к административной ответственности оператора ТО к административной ответственности по ст. 14.4.1 КоАП РФ [4].

В 2021 г. должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации по фактам нарушения требований законодательства в области ТО (ст. 14.4.1 КоАП РФ¹) в 2021 г. в пределах компетенции возбуждено более 3 тыс. дел об административных правонарушениях, из которых более половины (58,6 %) составило оформление диагностической карты, подтверждающей допуск к участию в дорожном движении ТС, в отношении которого не проведен ТО или при проведении ТО которого выявлено несоответствие этого ТС обязательным требованиям безопасности транспортных средств (ч. 3 ст. 14.4.1 КоАП РФ). Третью часть (32,8 %) составила передача в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра сведений о проведении технического осмотра ТС, в отношении которого технический осмотр не проводился (ч. 4 ст. 14.4.1 КоАП РФ). На остальные составы нарушения требований законодательства в области ТО, находящиеся в компетенции ОВД, пришлось менее десятой части [3] (рис. 4).

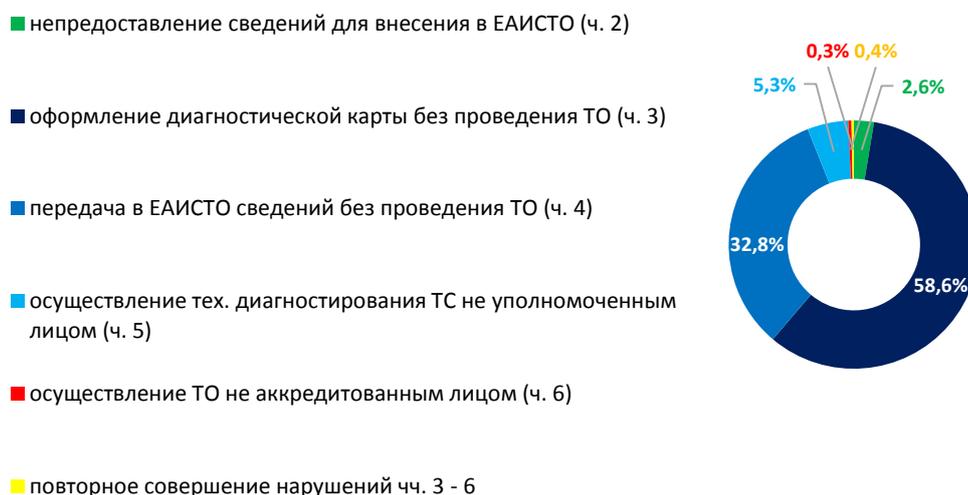


Рис. 4. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных органами внутренних дел в 2021 г. в распределении по составам ст. 14.4.1 КоАП РФ

¹ Административные правонарушения, протоколы о которых уполномочены составлять должностные лица ОВД (чч. 2–7 ст. 14.4.1 КоАП РФ).

Наибольшая доля прекращенных в 2021 г. производств по делам об административных правонарушениях, предусмотренных чч. 2–7 ст. 14.4.1 КоАП РФ, характерна для повторного совершения нарушений требований законодательства в области ТО (ч. 7 ст. 14.4.1 КоАП РФ) – 58,3 %.

Наименьшая доля (1,1 %) прекращенных дел от общего количества возбужденных характерна для осуществления при проведении ТО технического диагностирования ТС лицом, сведения о котором отсутствуют в реестре операторов ТО, либо лицом, не уполномоченным на осуществление технического диагностирования ТС (ч. 5 ст. 14.4.1 КоАП РФ) [3] (рис. 5).



Рис. 5. Удельный вес прекращенных дел об административных правонарушениях от общего количества возбужденных в 2021 г. по отдельным составам ст. 14.4.1 КоАП РФ, находящимся в компетенции органов внутренних дел

Важным направлением является государственный контроль (надзор), осуществление которого способствует минимизации риска причинения вреда, вызванного нарушениями обязательных требований.

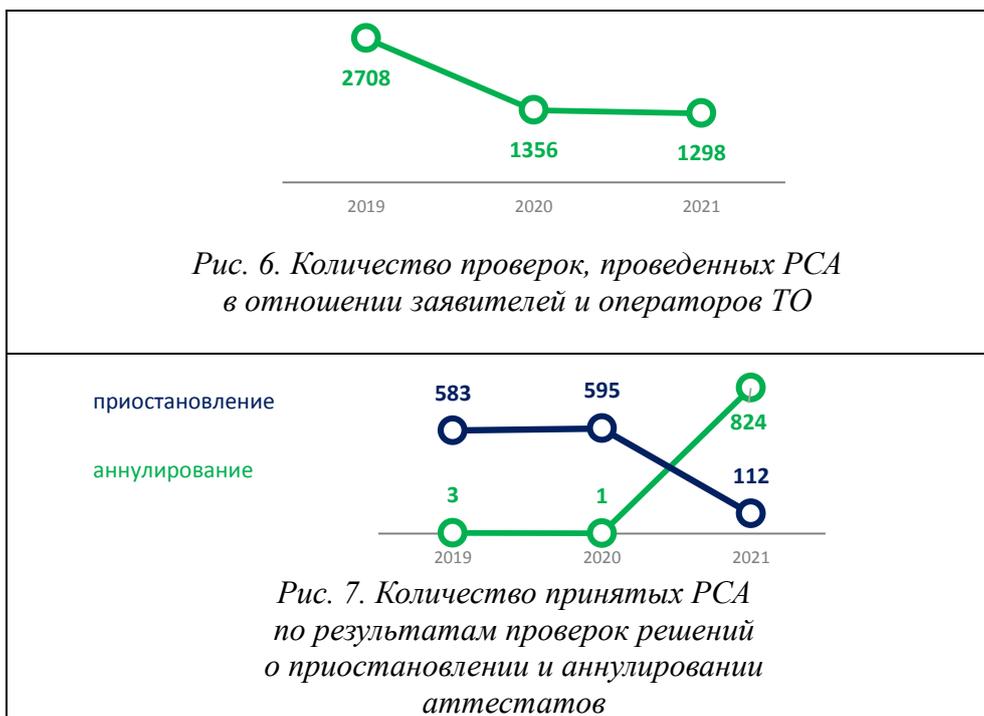
В свете реформы контрольной и надзорной деятельности соблюдение операторами ТО обязательных требований отнесено к предмету федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения [5].

При осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения в части соблюдения операторами ТО правил проведения ТО внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия не проводились с 1 июля 2021 г. [6] до конца года [5]. В то же время не могли проводиться плановые контрольные (надзорные) мероприятия [7].

Количество проверок, проведенных в рамках контроля, осуществляемого профессиональным объединением страховщиков, поступательно снижается. В 2021 г. проведено 1 298 таких проверок [3] (рис. 6).

По результатам проведенных проверок направлено 176 предписаний об устранении нарушений требований аккредитации.

Значительно увеличилось количество принятых решений об аннулировании аттестатов аккредитации операторов ТО (далее – «аттестат») (с одного в 2020 г. до 824 в 2021 г.). Количество принятых решений о приостановлении аттестата по сравнению с предшествующим годом снизилось в пять раз и составило 112 (рис. 7).



Указанная динамика обусловлена изменениями законодательства в области ТО. С 1 марта 2021 г. расширился перечень оснований для аннулирования аттестатов [8].

С 1 июля 2021 г. решение об аннулировании аттестата может приниматься в случае выявления нарушения не только в рамках выездной, но и в рамках документарной проверки [6].

В завершение необходимо в очередной раз подчеркнуть важную роль технического осмотра ТС в обеспечении безопасности дорожного движения [9]. Как инструмент диагностирования технических неисправностей, ТО является неотъемлемым элементом системы допуска ТС к участию в дорожном движении, а также обеспечивает его безопасную эксплуатацию с позиции контроля технического состояния. В свою очередь, эффективное функционирование такой системы достигается в том числе за счет реализации в отношении операторов ТО контрольно-надзорных полномочий.

Список литературы

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 г. : информационно-аналитический обзор. М. : Научный центр БДД МВД России, 2022. 126 с.
2. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 27. Ст. 3881.
3. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М. : Научный центр БДД МВД России, 2022. 128 с.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 г. № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра

транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 39. Ст. 6031.

5. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

6. Федеральный закон от 11 июня 2021 г. № 170-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 24 (Часть I). Ст. 4188.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 28 (Часть II). Ст. 5531.

8. Федеральный закон от 6 июня 2019 г. № 122-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 23. Ст. 2905.

9. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах : аналитический обзор. М. : Научный центр БДД МВД России, 2022. 368 с.

Константинова А. Д.¹,

курсант 211 учебного взвода

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: Добренков А. И.,

*доцент кафедры организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения*

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат юридических наук

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

При решении вопроса законодательного урегулирования участия средств индивидуальной мобильности в дорожном движении на территории Российской Федерации необходимо провести анализ зарубежного опыта.

Большим преимуществом мобильных средств передвижения является минимизация причинения вреда экологии. Тогда как к негативным последствиям использования автомобильного транспорта можно отнести загрязнение воздуха, высокий уровень автомобильного трафика в городах с большой численностью и плотностью населения. В Сингапуре проблему пробок на дорогах (снижение количества автотранспортных средств) решили экономическим путем, увеличив стоимость таможенной пошлины и постановки на учет транспортного средства. Поэтому наиболее целесообразным для жителей Сингапура стало передвижение не на автотранспортных средствах, а на более мобильных и экономически выгодных средствах передвижения. Китай к 2020 г. добился значительного снижения загрязнения воздуха и выбросов ядовитых веществ в атмосферу путем замены автотранспортных средств на более экологичные и более мобильные средства передвижения [1, с. 205].

По мнению О. В. Сагиновой, эффект от развития инфраструктуры для использования средств индивидуальной мобильности можно условно разделить на четыре составляющие: экологическая, транспортная, социальная и экономическая [2, с. 72]. Сокращение количества перемещений автотранспорта станет результатом снижения размера ущерба экологии. Транспортный эффект выражается в увеличении средств индивидуальной мобильности по сравнению с автотранспортом. Факторами социального эффекта являются улучшение здоровья населения, а также повышение доступности передвижения по городу лиц, не имеющих возможности приобрести автотранспортное средство. При сравнении затрат на дорожно-транспортную инфраструктуру с инвестициями в инфраструктуру для средств индивидуальной мобильности наблюдается экономия бюджета.

¹ © Константинова А. Д., 2022.

Проведенный опрос британской исследовательской компании ORB International жителей Лондона, Берлина, Варшавы, Стокгольма и Лиссабона показал, что две трети респондентов готовы отказаться от автомобиля в пользу общественного транспорта и услуг такси через мобильные приложения.

Однако по статистике 63 % жителей этих городов имеют автомобиль, еще 4 % используют корпоративный транспорт, а в семье 42 % респондентов несколько автомобилей. А. Кларк, начальник отдела развития компании Lime в Великобритании, предоставляющей услуги аренды небольших транспортных средств и автомобилей, считает, что развитие городской инфраструктуры – это основополагающая задача для дальнейшего развития сервисов MaaS. По его мнению, улицы с отгороженными полосами для велосипедов, которые сейчас строятся в Лондоне, смогут использоваться также для проезда на электроскутере или электровелосипеде. Д. Глив, основатель и директор Mobility Lab UK, считает, что прежде чем микромобильность станет реальностью, необходимо разработать комплексный перечень законов и ограничений, а также провести ряд пилотных проектов.

Безусловно, обеспокоенность властей отдельных государств безопасностью дорожного движения, а также снижением рисков получения травм различной степени тяжести и уровня смертности на дорогах общего пользования понятна. Популярность электрических самокатов и других средств индивидуальной мобильности привели к увеличению случаев дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, что не может оставаться незамеченным. Их владельцы создают опасные ситуации на дорогах и угрозу здоровью пешеходов на тротуарах.

В разных странах данную проблему постарались решить путем изменения и дополнения действующего законодательства, что является наиболее эффективным и действенным методом обеспечения безопасности дорожного движения.

Многие страны мира приняли решение трансформации действующего законодательства в сфере дорожного движения с целью поощрения такой тенденции, поскольку Правила дорожного движения сосредоточены в основном на регулировании движения механических транспортных средств.

Так, нормативное регулирование электрических средств передвижения (Patinetes Eléctricos) в Испании вышло на новый уровень. В ноябре был принят новый закон, который вступит в силу в декабре 2021 г., регулирующий статус лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности (Vehículos de Movilidad Personal). Во Франции такие правила содержатся в Дорожном кодексе (Le code de la Route) и Законе об ориентации мобильности (La Loi d'orientation des Mobilités (LOM)) [3, с. 69].

Скоростной режим в Испании и Франции отличается друг от друга, но не значительно. В Правилах дорожного движения испанский законодатель ограничил скорость средств индивидуальной мобильности до 20 км/ч и предусмотрел ответственность за ее превышение в размере 500 евро, а также изъятие транспортного средства. Во Франции предельная скорость ограничена 25 км/ч, за превышение которого может быть наложен штраф в размере 1500 евро, что в три раза выше, чем в Испании, а за повторное нарушение – 3000 евро. Так, европейские страны для поддержания правопорядка используют высокие штрафы. Заимствуя

опыт штрафных санкций за превышение скоростного режима, российский законодатель должен руководствоваться средним размером штрафов за сходные правонарушения, а также исходить из общего благосостояния общества.

В Российской Федерации вводятся ограничения движения электрических устройств по пешеходным зонам, ограничивая скоростной режим электрических устройств до скорости пешеходов. Законодательство других стран выступает за запрет такого передвижения, разрешая движение по велосипедным дорожкам. По общему правилу в Испании запрещено передвигаться на средствах индивидуальной мобильности по тротуарам (за исключением устройств категории А), а также по автомагистралям и дорогам, соединяющим населенные пункты, и через городские туннели. Во Франции движение по тротуарам также запрещено, исключением являются лица, не достигшие 12 лет. За движение по пешеходным зонам в республике грозит штраф в размере 135 евро. Однако в случае отсутствия велосипедной дорожки лицо, использующее средство индивидуальной мобильности, вправе передвигаться по дорожной полосе с ограничением скорости до 50 км/ч.

Если российский законодатель приравнивает статус лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, к пешеходам, то следует считать нецелесообразным ограничение их передвижения по пешеходным зонам; если же статус данного лица является тождественным водителю мопеда, то такое ограничение вполне рационально. Помимо окружающих людей лица, использующие электрические средства передвижения, также подвергаются риску причинения вреда своему здоровью. Согласно проектам и действующим нормам законодательства в данной сфере электрические средства передвижения предполагают «личное» использование устройств. Именно поэтому важной особенностью испанского законодательства является запрет перевозки на электрическом устройстве более 1 человека, поскольку транспортное средство является одноместным.

Во Франции также существует запрет проезда на одном транспортном средстве более одного человека, исключением является поездки с ребенком до 12 лет на моторизованном личном транспортном средстве (EDPM). Несоблюдение правила может повлечь за собой штраф в размере 35 евро.

В Российской Федерации представляется возможным внесение дополнительных поправок в проект, прямо закрепляющих средство индивидуальной мобильности как одноместное средство передвижения, поскольку средство индивидуальной мобильности является «индивидуальным», «личным» устройством передвижения. Остается дискуссионным вопрос необходимости наличия специального права для передвижения на устройстве. Так, в Испании требуется особый сертификат (*Certificado de circulación*), разрешающий передвижение на отдельных видах электрических устройств. Законодатель устанавливает особую классификацию средств индивидуальной мобильности. В зависимости от скорости и мощности выделяют четыре категории: А, В, С0, С1 и С2, скорость которых варьируется от 20 до 45 км/ч, вес от 25 до 300 кг и максимальная ширина от 0,6 до 1,5 м.

Средства индивидуальной мобильности типа А являются наименее мощными, а их скорость достигает не более 20 км/ч. Лицо, использующее средства

индивидуальной мобильности типа А, являясь исключением, может передвигаться по тротуару с соблюдением расстояния в 1 м между пешеходами, не превышая 10 км/ч. Так, классификация средств индивидуальной мобильности на несколько типов является правильным решением, однако для реалий России такое деление данных устройств возможно на две категории, ввиду непопулярности отдельных видов электрических средств, которые распространены в зарубежных странах.

Безопасность для европейцев является одним из самых главных аспектов при передвижении на транспортных средствах. В европейских странах местные жители активно используют в своей одежде светоотражающие элементы. В ближайшем будущем среди депутатов испанского конгресса идет обсуждение обязательного ношения светоотражающего жилета при управлении средствами индивидуальной мобильности. Однако сегодня испанцы обязаны иметь фонари или фары, а также светоотражающие элементы на средствах индивидуальной мобильности. Также в целях безопасности участников дорожного движения власти Испании и Франции однозначно высказались за запрет наушников во время движения на электрических устройствах.

Зарубежная практика пошла по иному пути определения административно-правового статуса лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, либо запрещая их передвижение по пешеходным зонам, либо ограничивая их скорость до 10 км/час. В ближайшем будущем планируются небывалые прорывы в изобретениях, правовое регулирование которых является одной из важнейших задач законодателя. Хочется верить, что предложенные в данной работе изменения и поправки войдут в проект постановления Правительства Российской Федерации и обеспечат безопасность всех участников дорожного движения.

Транспортное агентство Швеции хочет запретить заезд на велосипедные дорожки на электросамокатах. Кроме того, запрещено использовать на дорогах общего пользования электросамокаты с двигателем, у которого мощность превышает 250 Вт, при этом, скоростной режим так же ограничен 20 км/ч.

В Дании средства индивидуальной мобильности практически приравнены к велосипедам. На сегвеях и электросамокатах разрешено ездить по велодорожкам. В США правила, которыми регулируется движение на средствах индивидуальной мобильности, каждый штат определяет по-своему. В Калифорнии владельцам электросамокатов необходимо получить водительскую лицензию, им разрешено ездить только по велодорожкам или проезжей части и обязательно в шлеме. В Нью Йорке перемещаться с помощью средств индивидуальной мобильности можно по улицам города (за исключением Манхэттена) начиная с 16 лет. Власти города Нэшвилль в штате Теннесси запретили использование средств индивидуальной мобильности после смертельной аварии с участием электросамоката.

В Германии лицам старше 14 лет разрешено передвигаться на личном электротранспорте только по дорогам со скоростью не более 20 км/ч, не заезжая на пешеходные дорожки и тротуары. Также установлены такие параметры для получения допуска к использованию электросамоката, как наличие осветительного оборудования, тормозов, соответствующих техническим требованиям, звонка

или другого акустического сигнального устройства. Кроме того, для передвижения по дорогам на электрическом самокате необходимо иметь действительный полис обязательного страхования гражданской ответственности ОСАГО (Haftpflichtversicherung) для конкретного транспортного средства. При пользовании арендованными самокатами страховка является частью пакета предоставляемых услуг, однако перед началом каждой поездки клиентам настоятельно рекомендуется проверить наличие соответствующей наклейки (Versicherungsplakette). Водители электросамокатов должны передвигаться один за другим, параллельное движение запрещено. Также следует отметить, что кататься на электросамокате вдвоем запрещено. Ношение защитного шлема не является обязательным, но рекомендуется ради собственной безопасности.

Анализ правового регулирования использования электрических средств передвижения малой мощности зарубежных стран позволяет сделать вывод о том, что нет единого концептуального подхода, в каждой стране установлены разные правила. В связи с тем, что в России применение средств индивидуальной мобильности на законодательном уровне еще не урегулировано, использование положительного опыта зарубежных стран считаем целесообразным, но с адаптацией к российским реалиям.

Список литературы

1. Казаченок В. В. Электрические средства передвижения малой мощности: зарубежный опыт // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 203–207.
2. Сагинова О. В. Международный опыт развития мобильности в мегаполисе // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2019. № 1. С. 70–75.
3. Бородина В. В. Правовое регулирование средств индивидуальной мобильности // Российское право. 2020. № 4. С. 65–73.

*Лохбаум В. А.*¹,
доцент кафедры организации деятельности
подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ОБЩИЙ АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПРИЧИН ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящее время основными прогрессивными нормативными правовыми актами и официальными документами, направленными на совершенствование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе эффективную профилактику дорожно-транспортных происшествий, являются Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» [1], распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» [2], национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [3], а также федеральный проект «Безопасность дорожного движения» [4].

Реализация указанных актов и проектов уже показывает свою эффективность. Анализ трех основных показателей аварийности свидетельствует о сокращении количества дорожно-транспортных происшествий, а также погибших и раненых в них людей. Так, в 2018 г. было зарегистрировано 168 099 дорожно-транспортных происшествий, в 2019 г. – 164 358, в 2020 г. – 145 073, в 2021 г. – 133 331. Количество погибших в них составило в 2018 г. 18 214 человек, в 2019 г. – 16 981, в 2020 г. – 16 152, в 2021 г. – 14 874, ранено – в 2018 г. – 214 853, в 2019 г. – 210 877, в 2020 г. – 183 040, в 2021 г. – 167 856 [5].

В вопросе обеспечения безопасности дорожного движения первостепенную роль играет установление причин аварийности. Для его разьяснения мы обратились к официальным данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, согласно которым основной причиной дорожно-транспортных происшествий продолжает оставаться нарушение Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Статистика, представленная на сайте центра, подтверждает, что в 2021 г., так же как и в предыдущие годы, девять из десяти дорожно-транспортных происшествий произошли из-за указанного нарушения. Всего произошло 116 794 таких дорожно-транспортных происшествий (87,6 % от общего количества дорожно-транспортных происшествий), в которых погибли 12 392 и ранены 152 852 человека (83,3 % и 91,1 % от общего числа погибших и раненых соответственно) [6, с. 8].

¹ © Лохбаум В. А., 2022.

Сегодня самым распространенным и наиболее часто выявляемым правонарушением в области дорожного движения является превышение установленной скорости движения. Известно, что при нарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения транспортного средства, многократно возрастает вероятность нанесения более тяжелых травм пешеходам в случае дорожно-транспортного происшествия. Превышение установленной скорости движения – это фактор, снижающий или исключаящий возможность своевременного реагирования на изменение дорожно-транспортной обстановки, поэтому в целях профилактики дорожно-транспортных происшествий необходимо не только постоянно напоминать водителям транспортных средств об опасности, связанной с превышением скоростных ограничений, но и на регулярной основе информировать пешеходов о необходимости внимательного и осторожного перехода проезжих частей и обязательного соблюдения п. 4.5 Правил дорожного движения.

Следует обратить внимание на то, что действующим Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (КоАП РФ) [7] предусмотрена ответственность за превышение установленной скорости движения на величину более 20 км/ч. Однако безнаказанное отступление от скоростных лимитов, предусмотренных Правилами дорожного движения, может иметь серьезные последствия при дорожно-транспортных происшествиях, поэтому зачастую в целях достижения снижения аварийности прибегают к оборудованию дорог дополнительными дорожными знаками, ограничивающими скорость движения транспортных средств. Так, например, чтобы в населенном пункте достичь реального скоростного ограничения в 60 км/ч, устанавливают дополнительные дорожные знаки, ограничивающие максимальную скорость движения транспортных средств до 40 км/час.

В данной связи в целях совершенствования дорожных условий и дорожной инфраструктуры в части повышения безопасности дорожного движения за счет малозатратных, но эффективных мероприятий, указываемых Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, в числе основных усилий по реализации направления, ориентированного на совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, целесообразным представляется законодательное исключение возможности отступления от скоростных ограничений, предусмотренных Правилами дорожного движения.

Среди распространенных причин дорожно-транспортных происшествий упоминается также отвлечение внимания водителей транспортных средств. Статьей 12.36.1 КоАП РФ предусмотрена ответственность за пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук. Вместе с тем отвлечение внимания может выражаться и множеством иных действий, в том числе опосредоваться умственной нагрузкой, например, когда водитель поддерживает беседу с пассажирами или ведет телефонные переговоры, концентрация его внимания к дорожно-транспортной обстановке снижается. Из этого следует, что для того, чтобы указанная правовая норма КоАП РФ начала полно-

ценно выполнять функцию предупреждения дорожно-транспортных происшествий, вызванных отвлечением внимания водителями транспортных средств, ее требуется существенно переработать.

Еще одной причиной дорожно-транспортных происшествий является неудовлетворительное состояние здоровья водителей, в том числе наличие хронических заболеваний или состояние утомленности, которые могут, в свою очередь, могут привести к потере контроля над управлением транспортным средством и таким серьезным дорожно-транспортным происшествиям, как выезд на полосу встречного движения, съезд с дороги, столкновение. Для профилактики управления транспортным средством в состоянии физического недомогания или утомленности следует усиливать информационную работу среди водителей транспортных средств о возможных последствиях такого состояния, способах восстановления физических, психологических и эмоциональных сил в целях недопущения дорожно-транспортных происшествий. В целях контроля состояния здоровья водителей транспортных средств представляется заслуживающей внимания возможность нормативного закрепления обязанности водителей регулярного ежегодного (либо чаще по показаниям) прохождения медицинского обследования.

Дорожно-транспортные происшествия, причиной которых становятся технические неисправности транспортного средства [8], как правило, ведут к потере его управления. В целях недопущения подобных происшествий следует повсеместно проводить информационно-разъяснительную работу о необходимости надлежащего и своевременного технического обслуживания транспортных средств, осуществления постоянного контроля состояния их основных узлов и агрегатов.

Сложная дорожно-транспортная обстановка, а также ее резкие изменения, вызванные сменой времени суток, погодными, климатическими условиями, интенсивностью движения, состоянием дорожно-транспортной полотна, также относятся к причинам дорожно-транспортных происшествий. В целях предотвращения возможных негативных последствий указанных факторов следует оперативно и по возможности заблаговременно информировать водителей о меняющейся дорожной обстановке посредством использования радиосвязи, мобильных интернет-сетей.

В списке основных причин дорожно-транспортных происшествий сегодня и недостаточное знание участниками дорожного движения нормативных правовых актов, регулирующих отношения в данной сфере. Уяснение базовых предписаний в области дорожного движения и неуклонное следование им являются необходимыми элементами общей системы профилактики правонарушений в области дорожного движения, а также дорожно-транспортных происшествий, которые в большинстве случаев происходят как раз в результате отступления от правовых норм. Участникам дорожного движения следует помнить, что основными нормативными правовыми актами, положения которых обязательны для соблюдения, являются Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [9], а также Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движе-

ния») [10]. В данной связи информационно-разъяснительная работа по доведению правовых норм, касающихся безопасного поведения на дороге, включая своевременное ознакомление с нововведениями в данной сфере, должна в постоянном режиме посредством всех возможных средств распространения информации проводиться со всеми участниками дорожного движения.

Такая категория участников дорожного движения, как водители, представляет наибольшую опасность в сфере дорожного движения. К сожалению, после сдачи экзаменов и получения водительского удостоверения они постепенно забывают положения Правил дорожного движения, что приводит к возникновению затруднений при непосредственном управлении транспортным средством и, соответственно, совершению правонарушений, способных спровоцировать серьезные дорожно-транспортные происшествия [11, с. 150]. Это, в свою очередь, актуализирует вопрос о целесообразности обязательной периодической проверки теоретических знаний в области безопасности дорожного движения, например, при замене водительского удостоверения по истечении срока его действия, посредством проведения теоретического экзамена в соответствии с взятыми за основу Правилам проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» [12; 13, с. 134].

Таким образом, повышение эффективности предупреждения дорожно-транспортных происшествий и административных правонарушений в области дорожного движения напрямую зависит от досконального изучения и анализа их причин, а своевременное их устранение позволит сохранить жизнь и здоровье десяткам или даже сотням тысяч участников дорожного движения и достичь планируемых показателей по сокращению общего количества дорожно-транспортных происшествий, количества погибших и раненых на дорогах.

Список литературы

1. Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 30. Ст. 4884.
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Российская газета. 2018. № 15.
3. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319305/.
4. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4 // СПС «КонсультантПлюс». URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_315827/. Режим доступа: по расписанию.

5. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru/>.

6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М. : Научный центр БДД МВД России, 2022. 126 с.

7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. № 256.

8. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, определен в Приложении к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

9. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. № 245.

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. № 227.

11. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 44. Ст. 6063.

13. Лохбаум В. А. О необходимости введения меры административной ответственности в виде обязательного прохождения повторительных курсов подготовки водителей за систематические правонарушения в области дорожного движения и проверки знаний и навыков при замене водительского удостоверения по истечении срока его действия // Современное общество и право. 2022. № 2 (57). С. 130–136.

*Михедова М. И.*¹,
курсант 201 учебного взвода
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: Темняков Д. А.,
заместитель начальника кафедры
организации деятельности подразделения
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Автомобильный транспорт всегда играл очень большую роль в экономике нашей страны и эта роль будет лишь возрастать с учетом текущей геополитической ситуации: введения новых экономических санкций в отношении Российской Федерации, которые в значительной мере затрагивают, в частности, работу воздушного транспорта, что потребует переориентации пассажирских и грузовых потоков на другие виды транспорта и в значительной мере – на автомобильный. В настоящее время, по мнению экспертов, доля отечественного автомобильного транспорта в структуре валового внутреннего продукта составляет порядка 7,5 %, а в структуре национального дохода – порядка 6 %. Соответственно, с учетом вышесказанного, эта доля будет только возрастать.

Разумеется, с учетом значимости той роли, которую играет автомобильный транспорт в современной отечественной экономике, а также всех упомянутых трендов, следует упомянуть также о том, что данное направление является одним из стратегических в контексте обеспечения национальной безопасности вообще и экономической как ее ключевой составляющей – в частности.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения является одной из значимых задач, решаемых на современном этапе, в особенности – с учетом того, что на протяжении всех последних лет наблюдался рост численности владельцев транспортных средств и, соответственно, аварийность на российских дорогах имели тенденцию к росту [1, с. 26].

Также очень важен личный пример инспектора ДПС ГИБДД соблюдения правил дорожного движения. Он должен парковать автомобиль так, чтобы не нарушать ПДД. Любое незначительное нарушение правил дорожного движения инспектором вызывает раздражение участников дорожного движения. В таких ситуациях считается, что их соблюдение является обязательным не для всех.

Контролируя движение транспортных средств и пешеходов, инспектор должен обеспечивать их безопасность, предотвращая и пресекая нарушения правил

¹ © Михедова М. И., 2022.

дорожного движения. Для этого организуйте свои действия по наблюдению так, чтобы водители и пешеходы могли видеть их с разных участков дороги. Само присутствие инспектора на улице способствует соблюдению гражданами дорожного законодательства и режима дорожного движения [5, с. 372].

Указанная проблема содержит в себе не только социальный аспект (что понятно и логично), но также и экономическую составляющую, которая далеко не всегда является очевидной. Дело в том, что спектр проблем, которые к настоящему моменту сложились в области обеспечения безопасности дорожного движения, достаточно обширен и, соответственно, необходим отлаженный механизм их решения. Данный механизм получил достаточно серьезное правовое закрепление, как в виде соответствующих нормативных актов регулирующего характера, так и в виде законов, в рамках которых прописывается реализация разного рода целевых программ и иных методов решения накопившихся проблем [4, с. 153]. Разумеется, с экономической точки зрения, реализация всех этих инструментов требует серьезного финансирования, следовательно – возникает вопрос о том, каким образом можно оценить экономическую эффективность проводимых мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Сама по себе экономическая эффективность проведения подобных мероприятий, как и в общем случае, определяется посредством соотнесения между собой затрат, которые государство несет в связи с реализацией комплекса мероприятий, которые способствуют снижению аварийности, и того эффекта, который получается в результате снижения числа происшествий, происходящих на дорогах.

На современном этапе сложилось несколько подходов к оцениванию деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Одним из таких методов является метод, основанный на расчете чистого дисконтированного дохода, который можно рассчитать по представленной ниже формуле:

$$NPV = \sum_{k=0}^n \frac{CF_k}{\left(1 + \prod_{e=1}^{m_k} i_{ek}\right)^k} - \sum \frac{IC_k}{\left(1 + \prod_{e=1}^{m_k} i_{ek}\right)^k}, \quad (1)$$

где CF_k – экономический эффект, который получен в результате снижения количества происшествий на дорогах в k -том году;

i_{ek} – дисконтная ставка в e -том периоде k -того года;

m_k – количество периодов, на протяжении которых фиксируется дисконтная ставка в k -том году;

IC_k – общая величина затрат на обеспечение безопасности движения на дорогах в k -том году.

Разумеется, определение эффекта, достигаемого от реализации комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения является не только сложной, но и многоаспектной задачей, в связи с чем, на наш взгляд, следует выделить три основных группы потерь, снижение которых, прежде всего, достигается реализацией вышеуказанного комплекса мер [2, с. 132]:

1. Потери, которые обусловлены причинением тяжкого вреда здоровью, либо смерти людей в результате происшествия, произошедшего на дороге.

2. Потери, которые обусловлены ущербом, нанесенным объектам собственности в результате дорожно-транспортного происшествия (сюда входят как непосредственно сами транспортные средства, так и перевозимые с их помощью грузы, а в равной степени – объекты транспортной инфраструктуры, которые могли быть повреждены).

3. Потери, которые общество несет вследствие происшествий на дорогах – вынужденные простои, возникающие вследствие ограничения движения на отдельных участках, как следствие – сбои в работе некоторых предприятий, организаций и т. д.

Для расчета каждого из указанных видов потерь подразумевается наличие специализированной методики.

Говоря о расчете экономической эффективности, необходимо отметить, что рассмотренная схема расчета на основе чистого дисконтированного дохода является лишь одним из возможных вариантов. Помимо данного метода, можно использовать также индекс доходности, который рассчитывается с учетом внутренней ее нормы, сроков окупаемости, а также интегрального показателя затратности проводимых мероприятий [3, с. 72].

Таким образом, делать вывод о том, какова эффективность мероприятий, связанных с повышением безопасности движения на дорогах, можно как на основе чистого дисконтированного дохода, так и разных альтернативных методов. Однако метод чистого дисконтированного дохода является приоритетным.

Исходя из самой формулы (1), полученный эффект может быть как положительным, так и отрицательным. Соответственно, в случае, если эффект положителен, получаемый от проводимых мероприятий по обеспечению безопасности движения результат превысит издержки на их внедрение, а следовательно – можно говорить о целесообразности их реализации.

Таким образом, огромный ущерб от дорожно-транспортных происшествий, автомобильных аварий и катастроф выдвигает проблему его оценки и снижения в ряд первоочередных научно-практических задач, что является основой для многочисленных исследований по различным аспектам рассматриваемой проблемы как в России, так и во многих странах мира. Разработка методов повышения экономической эффективности мероприятий по обеспечению безопасности движения на автомобильном транспорте, предотвращения и минимизации ущерба от дорожно-транспортных происшествий стала важнейшим фактором усиления основ экономической безопасности России.

Список литературы

1. Акбаева Ф. А., Биджиев С. Х. Экономическая оценка деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Черкесск : Северо-Кавказская государственная гуманитарная-технологическая академия, 2017. 72 с.

2. Мартынюк В. Н. Методическое обеспечение экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса (на примере г. Москвы) // дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Коломна : Волжский государственный университет водного транспорта, 2021. 194 с.

3. Михальков А. М. Оценка экономической эффективности мероприятий по обеспечению безопасности движения на автомобильном транспорте // Современная наука. 2018. № 4. С. 71–75.

4. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

5. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

*Музаева А. В.¹,
курсант 212 учебного взвода
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя*

*Научный руководитель: Темняков Д. А.,
заместитель начальника кафедры
организации деятельности подразделения
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент*

РОЛЬ ГИБДД В ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Дорожная безопасность в последнее время снижается. Статистические данные свидетельствуют об увеличении дорожно-транспортных происшествий за последние несколько месяцев 2022 г.

Причинами значительного количества дорожно-транспортных происшествий, которые влекут за собой ранения и смерть людей являются различные факторы:

- несоблюдение общих правил передвижения на дорогах
- несоблюдение принципов законопослушности
- отсутствие внимательности и дисциплинированности при управлении транспортных средств
- большое количество автомобилей на дорогах
- довольно частым реформированием органов, которые занимаются вопросами контроля дорожного движения [1, с. 149].

Такие показатели говорят о необходимости повышения уровня пропаганды безопасного дорожного движения, что поможет снизить уровень ДТП. Основными субъектами деятельности по вопросам безопасности дорожного движения являются представители ГИБДД. Участие сотрудников ГИБДД в организации пропаганды обеспечивает выполнение различных функций: общеобразовательную, информационную и многое другое. Пропаганда безопасности дорожного движения, несомненно, является той деятельностью, которая направлена на то, чтобы повысить уровень знаний населения в вопросах, безопасного дорожного движения, а также информационно-пропагандистское сопровождение деятельности, просвещения граждан о различных аспектах современного дорожного движения, подготовки в правовых вопросах. Пропагандистская деятельность – деятельность служб пропаганды, которая направлена на то, чтобы между сотрудниками, участниками дорожного движения развивались благоприятные отноше-

¹ © Музаева А. В., 2022.

ния, так же целью является формирование положительного имиджа сотрудников, а также положительного отношения к деятельности, а конкретно к Госавтоинспекции [2, с. 22].

Работа по пропаганде в управлениях Госавтоинспекции основывается на соответствующих положениях. Материально-техническое обеспечение подразделений пропаганды осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

Правовую основу деятельности ГИБДД МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения составляют:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения, утвержденное Приказом МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903;

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы»;

В области пропаганды безопасного дорожного движения существуют определенные задачи:

- проведение мероприятий, которые направлены на снижение дорожных происшествий, следствием которых будет снижением травматизма.

- разъяснение законодательной базы, ознакомление с задачами и деятельностью ГИБДД, а также расширение знаний на тему безопасного движения.

- информирование участников дорожного движения на тему статистики, ДТП, следствием которых являются смерть и травмы.

- осведомление о изменениях в законодательной базе.

Рассматривая вопросы пропаганды безопасности дорожного движения, нужно обратить внимание и на психологическую сторону этой деятельности. Воздействие на участников дорожного движения исполняется, опираясь на своеобразие участников дорожного движения, на возрастные особенности. Основываясь на этих особенностях, подбираются различные средства коммуникации и т. д. [3, с. 373].

Пропаганда безопасности дорожного движения выполняют свои задачи вместе с другими подразделениями ОВД, образовательными учреждениями, СМИ, общественными организациями и объединениями.

Статистика дорожно-транспортных происшествий является важным критерием при осуществлении мероприятий, целью которых является повышения безопасности дорожного движения.

Особое внимание в вопросах пропаганды уделяется СМИ. От качества предоставления информации зависит общественное отношение к «людям в погонах».

Правовую основу деятельности составляет Федеральный закон Российской Федерации от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «Закон о средствах массовой информации».

Основная деятельность:

- проведение мониторинга материалов по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние;
- информация официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции;
- подготовка информационных материалов для СМИ о наиболее актуальных проблемных вопросах в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- привлечение представителей СМИ и блогеров для осуществления информационного сопровождения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

При осуществлении своей деятельности сотрудники опираются на базовые принципы работы. В своей работе они используют научную деятельность, что в конечном итоге повышает уровень культуры участников дорожного движения. Деятельность становится эффективнее, тем самым подразделения вовремя реагируют на изменения, которые происходят в области безопасного дорожного движения.

Подразделения, деятельность которых направлена на пропаганду безопасного движения, по итогам своей работы выделяют некоторые проблемы:

- зачастую в СМИ предоставляются достаточно неверно изложенная информация, отсутствие интереса к пропагандистской деятельности у средств массовой информации;
- нет отработанной системы распространения, передачи опыта работы в рамках пропаганды безопасного движения
- низкий уровень финансового обеспечения данного направления деятельности.

Раскрывая тему пропаганды безопасности дорожного движения, важно отметить тот факт, что низкий уровень поведения свойственен не только водителям, но и пешеходам.

Для того чтобы реализовывать мероприятия, связанные с пропагандистской деятельностью, подразделения Госавтоинспекции должны сотрудничать так же с образовательными учреждениями. Для повышения уровня знаний о безопасности дорожного движения детей школьного и дошкольного возраста можно применять различные способы: проведение открытых уроков, информирований, конкурсов [4, с. 57].

С развитием телекоммуникаций появляется больше возможностей пропаганды безопасного движения. Необходимо внедрять возможности средств массовой информации: телевидения, радио, инновационных технологий, в особенности информационных порталов, таких как сеть Интернет, SMS-рассылки, содержащие информацию, которая направлена на улучшение правовой культуры и дорожно-транспортного воспитания людей.

Активное развитие информационно-технических средств дает возможность для детального изучения практически каждого ДТП. Таким образом у служб ГИБДД появляется возможность изучать состояние безопасности, следствием этой деятельности будет то, что вовремя будут разрабатываться методики по осуществлению безопасного движения, следовательно, будет проводиться анализ,

отражающий успешность проводимых мероприятий. Необходимо отметить, что на сотрудников Госавтоинспекции возложена довольно сложная задача по пропаганде, так как существуют различные категории населения, не всегда понимающее серьезность проведения таких мер. Для проведения мероприятий, сотрудник должен обладать определенными теоретическими и практическими знаниями. В процессе своей деятельности сотрудники могут столкнуться с журналистами, общественными организациями которые в пределах своей компетенции могут задать различные вопросы, касающиеся правового положения, основных систем обеспечения безопасности.

Разумеется, он должен обладать различными коммуникативными умениями, быть способным устанавливать контакты с определенными категориями граждан. От взаимодействия представителей ГИБДД с иными участниками дорожно-транспортной сферы возможно установление положительного отношения, построенного на доверии в целом к службе ГИБДД. Личностные особенности самого инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения играют важную роль, контактируя с участниками дорожного движения, он должен быть способен расположить к себе собеседника, своим поведением вызвать уважения граждан и расположить к себе. Ему необходимо обладать навыками в области компьютерных технологий, владеть нормативной базой действующего законодательства в области безопасности дорожного движения [5, с. 48].

Деятельность по профилактике строится на анализе аварийности, подразумевает под собой также и деятельность по организации безопасного движения. Таким образом, без формирования у участников дорожного движения укрепившихся знаний правил дорожного движения и навыков безопасного поведения, нельзя добиться в целом состояния безопасности на дорогах. Все мероприятия по пропаганде на участников дорожного движения возлагаются в подразделениях ГИБДД на инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения. Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой достаточно трудоемкую и сложную работу, результатом которой выступает воплощение цели в жизнь – достижение безопасности на дорогах и понижение уровня аварийности. Взаимосвязь деятельности подразделений пропаганды и снижения аварийности невелика, ее сложно проследить. Такая работа ориентирована на будущее, ее итог нельзя проследить сразу.

Список литературы

1. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.
2. Темняков Д. А. Педагогические компетенции сотрудников ГИБДД, ответственных за пропаганду безопасности дорожного движения / Д. А. Темняков, Е. Д. Темнякова // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2021. № 3. С. 21–25.
3. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России

в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

4. Темняков Д. А. Актуальные проблемы взаимодействия сотрудников ГИБДД, ответственных за пропаганду безопасности дорожного движения, с общественными организациями / под ред. С. Г. Куликовой, М. В. Конопляниковой // Право, общество, государство: проблемы теории и истории : сборник материалов Всероссийской научно-теоретической конференции. М. : Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2021. С. 57–59.

5. Темняков Д. А. Педагогические образцы поведения как фактор формирования профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей образовательных организаций силовых ведомств // Совершенствование профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей в образовательных организациях системы МВД России : сборник научных трудов. М. : Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2018. С. 48–50.

Носкова Ю. Н.¹,

преподаватель кафедры

административной деятельности органов внутренних дел

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат экономических наук

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ САМОКАТОВ

В современных российских реалиях общественность все чаще обращается к законодателю для уточнения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические самокаты. И это неудивительно, потому что количество электрических самокатов на улицах городов возрастает, что связано с неизбежно развивающимся научно-техническим прогрессом, в том числе и в транспортной отрасли, а также с положительными факторами, характеризующими данный вид транспорта: экологичность, доступность, простота эксплуатации, маневренность, компактность. Однако рост количества электросамокатов принес за собой и ряд проблем, которые требуют уточнения на законодательном уровне.

С каждым годом число дорожно-транспортных происшествий с участием электрических самокатов увеличивается в геометрической прогрессии. Так, за пять месяцев 2022 г. число таких ДТП по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло на 35 % [4]. Как правило, электрические самокаты наносят вред здоровью различной степени тяжести путем наезда на пешеходов на тротуарах. Чаще всего подвержены риску столкновения с электрическими самокатами и получению серьезных травм пожилые и слабовидящие люди, маленькие дети. При этом в случае столкновения электрического скутера с пешеходом, вероятность получения травмы пешеходом в три раза выше, чем у водителя электрического скутера. Также, в последнее время участились случаи использования недобросовестными пользователями электросамокатов в качестве полноценного транспортного средства с выездом на проезжую часть, что повлекло рост ДТП с участием электросамокатов и автомобилей.

Согласно действующей редакции Правил дорожного движения пользователи электрических самокатов являются пешеходами [2]. Аналогичная ситуация с людьми на роликовых коньках, а также теми, кто использует санки, тележки, детские или инвалидные коляски – все вышеперечисленные категории в соответствии с действующим законодательством приравниваются к пешеходам.

Водителю электрического самоката для его правомерного использования не нужен документ, подтверждающий специальное право на вождение – водительское удостоверение. Участники дорожного движения, использующие для передвижения электросамокаты обязаны:

¹ © Носкова Ю. Н., 2022.

1. Двигаться исключительно по тротуарам, пешеходным и велосипедным дорожкам.

2. При отсутствии на пути следования тротуаров или дорожек, необходимо передвигаться по обочинам или по краю проезжей части. При этом движение необходимо осуществлять навстречу потоку.

3. В темное время суток необходимо иметь на одежде светоотражающие элементы [2].

На наш взгляд, перечисленные требования являются обоснованными лишь для тех категорий самокатов, которые приводятся в движение толчком ноги. В современных реалиях чаще используются самокаты с высокими скоростными характеристиками. В этой связи действующее законодательство в области безопасности дорожного движения требует детальной проработки. Данный факт подтверждается значительной судебной практикой.

Так, в Верховный суд Российской Федерации обратился гражданин Д. Р. Чепечян с административным иском о признании частично недействующими абзацев восемнадцатого, сорокового и пятьдесят восьмого пункта 1.2 Правил дорожного движения [3]. Поводом для обращения стал факт признания электрического самоката транспортным средством в результате автотехнической экспертизы в рамках уголовного дела с участием истца, возбужденного по ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

В ходе рассмотрения материалов дела, Верховным судом Российской Федерации было отмечено, что оспариваемые положения Правил дорожного движения в полной мере соотносятся с действующим законодательством в области безопасности дорожного движения. Также в нормативных правовых актах указан перечень транспортных средств, участвующих в дорожном движении, который не является исчерпывающим. В результате рассмотрения дела требования истца не были удовлетворены.

Европейские страны также обеспокоены негативным влиянием электрических самокатов на безопасность городской среды в целом, и дорожного движения, в частности. Так, в ряде стран уже достаточно давно введены ограничения на использование такого вида транспорта:

- скоростные ограничения максимальная скорость для электрических самокатов не более 20 км/ч (Швеция, Германия);
- возрастные ограничения: в отдельных странах только лица, достигшие возраста 14 лет, могут управлять электросамокатами;
- ограничения в области страхования: при использовании электросакутера необходимо заключить договор страхования (Австрия);
- ограничения по передвижению: запрет на использование электросамокатов на дорогах общего пользования, а также тротуарах и велосипедных дорожках (Великобритания).

Опыт зарубежных стран показывает, что такие меры оказывают положительное влияние на формирование безопасной и комфортной городской среды. Кроме того, расширение зоны ответственности пользователей электрических самокатов за счет увеличения сумм штрафов во многих странах позволило повысить их общую дисциплинированность.

Мнения ученых-административистов расходятся в части, касающейся изменения действующего законодательства, регулирующего правовой статус электросамокатов. Так, одни считают, что нужно расширить перечень транспортных средств, добавив в него новый вид – электрический самокат или самокат с электрической тягой [1, с. 59]. Другие утверждают, что нет необходимости вводить новые определения, касающиеся использования электросамокатов: в зависимости от технических характеристик достаточно будет приравнять их либо к мопедам, либо к мотоциклам [5, с. 335]. На наш взгляд, каждое из вышеперечисленных утверждений является обоснованным и логичным в своих выводах, что подтверждает актуальность изучаемой проблематики. Важно применять комплексный подход к внесению изменений в действующее законодательство в части регулирования дорожного движения.

Список литературы

1. Жукова Н. А., Сычев Н. П. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов // *The Scientific Heritage*. 2021. № 68-4 (68). С. 57–59.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_-2709/.
3. Решение Верховного Суда Российской Федерации от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66 // НПП «Гарант-сервис». URL: <https://base.garant.ru/404521466/> (дата обращения: 17.07.2022).
4. Число ДТП с самокатами в России выросло на 35 % // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/62ba92859a7947711673ad84> (дата обращения: 17.07.2022).
5. Числов А. И., Поделякин А. А. Вопросы, связанные с определением правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. 2019. № 12. С. 333–335.

Панов К. А.¹,

курсант 212 учебного взвода

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: **Темняков Д. А.**,

заместитель начальника кафедры

организации деятельности подразделения

по обеспечению безопасности дорожного движения

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат педагогических наук, доцент

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИМИДЖ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Значительный рост автомобильного транспорта в нашей стране обусловлен необходимостью развития автомобильных перевозок. На 1 января 2021 г. в нашей стране зарегистрировано около шестидесяти миллионов транспортных средств. С 2011 г. по 2021 г. рост числа автомобилей составляет 31 % (данные агентства «АВТОСТАТ»), во многих российских семьях в пользовании находится несколько автомобилей.

В связи с этим процесс дорожного движения усложняется. Ежегодно на дорогах нашей страны происходят сотни тысяч дорожно-транспортных происшествий, погибают и получают тяжелые ранения водители и пассажиры, пешеходы. Именно поэтому проблема безопасности дорожного движения на национальном уровне стоит очень остро. Для решения этой проблемы была разработана Стратегия безопасности дорожного движения на 2018–2024 гг., основная цель которой - снизить показатель смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. По словам первого вице-премьера Игоря Шувалова «для этого есть возможности, в том числе современные способы организации дорожного движения, возможности искусственного интеллекта, новый транспорт».

Для достижения этой цели необходимо сформировать нетерпимое отношение к нарушению правил дорожного движения участниками дорожного движения. Несомненно, главную роль в этом должны играть сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Одним из решений этой проблемы, безусловно, является формирование положительного имиджа сотрудников ГИБДД, что также является одной из основных задач Стратегии.

Выполняя свои служебные обязанности, сотрудники ГИБДД призывают к порядку на дорогах, что у многих любителей нарушить ПДД вызывает злость и раздражение. Но сотрудники ГИБДД в любой, даже самой сложной ситуации, должны быть выдержанными, дисциплинированными, вежливыми, не поддаваться на провокации неадекватных водителей и пешеходов. Профессиональные

¹ © Панов К. А., 2022.

долг, совесть, честь и достоинство – вот моральные ориентиры сотрудника ГИБДД, несущего службу на дорогах. Любые действия сотрудника ГИБДД должны быть понятны, открыты и справедливы по отношению ко всем участникам дорожного движения, сотрудники должны являться примером поведения на дороге.

Имидж – это то, что о тебе думают другие. Хочется, чтобы люди думали о тебе только хорошее. Но просто так этого не бывает, необходима долгая, кропотливая работа над самим собой, над сдерживанием своих эмоций, над формированием своего характера [1, с. 91]. Однако на сегодняшний день ситуация сложилась так, что растиражированное в СМИ нарушение закона отдельными сотрудниками ГИБДД позволяет простым людям в очередной раз усомниться в порядочности и честности всех сотрудников ГИБДД. Какие же стереотипы сложились у большинства людей в отношении сотрудников ГИБДД (материал отобран на основе мониторинга блогов сети Интернет):

– «...наши СМИ никогда не дадут материал о положительном облике ГАИшника. Не пролезет в формат. А вот про взятку покажут по всем каналам, а потом еще неделю будут в газетах смаковать»;

– «Мое отношение к работникам ГИБДД – это продавцы полосатой палочки!! Мой стаж вождения уже более 15 лет и на протяжении этого срока (не маленького) я всегда встречаюсь с «договоримся». Инспектор должен думать, как наладить проезд по правилам во вверенном ему участке, а не как кого-нибудь поймать и пополнить свой карман. Сотрудники ГИБДД должны заниматься мониторингом дорог и разбираться в каждом случае нарушения водителей, но не взятками, а действительно понять, почему это нарушение происходит, и предотвращать эти нарушения. Но главное это человеческий фактор, и пока будет работать поговорка «у колодца и не напиться» не будет порядка на дорогах, а только будут расти карманы наших инспекторов!»;

– «...когда они начнут добросовестно исполнять свои обязанности и пользоваться своими правами по повышению безопасности движения, тогда и можно будет говорить об уважении к профессии»;

– «если и есть в России полностью коррумпированное ведомство, причем чья коррумпированность очевидна для всех, потому что с ней постоянно сталкиваются десятки миллионов граждан нашей страны, то это – ГИБДД».

Таким образом, в сознании простых участников дорожного движения на сегодняшний день сложился определенный стереотип работника ГИБДД: это коррумпированный, недостаточно профессиональный, тупой, жадный «гаишник».

Так, по состоянию на 1 января 2020 г. уровень доверия населения к сотрудникам ГИБДД составлял 53 %, при этом наблюдается снижение по сравнению с 2018 годом. Это связано с громкими коррупционными расследованиями в отношении высокопоставленных руководителей отдельных подразделений Госавтоинспекции, а также предвзятость в борьбе с некоторыми нарушителями правил дорожного движения, например с «золотыми детками», блогерами – «шашечни-

ками», у которых, как правило, очень богатые родители или покровители. Зачастую сами водители совершают правонарушения на дороге и, пытаясь уйти от ответственности, предлагают денежную взятку сотрудникам ГИБДД.

Конечно, эти действия в значительной мере дискредитируют деятельность сотрудников ГИБДД в глазах простых россиян. Именно так формируется предвзятое и негативное мнение обо всех сотрудниках ГИБДД.

Одним из основных направлений формирования положительного отношения к сотрудникам ГИБДД является завоевание уважения и доверия населения. Такое доверие основывается на исполнении сотрудниками своих обязанностей, соблюдении законности, пресечении правонарушений при внимательном, доброжелательном и уважительном отношении к гражданам.

Нередко агрессивные участники дорожного движения могут провоцировать инспекторов на грубое общение, снимая их действия на скрытые камеры либо телефоны и размещая в Интернете. Для противодействия таким проявлениям необходимо повышать уровень психологической подготовленности сотрудников ГИБДД, их стрессоустойчивость. Сотрудники в разговоре с участниками дорожного движения должны быть тактичными, вежливыми, обращаться к ним на «Вы», проявлять выдержку и спокойствие [2, с. 404].

Сотрудник ГИБДД должен быть и юридически грамотен, так как многие нарушители часто пытаются ввести сотрудников в заблуждение, оперируя знаниями статей закона. В своей работе сотрудник общается с разными категориями граждан, поэтому грамотное общение, владение речью является важным направлением в формировании положительного имиджа сотрудника ГИБДД.

Грубость, хамство, пренебрежительное отношение к простым водителям вызывает негативную реакцию и соответственно снижает уровень доверия ко всем сотрудникам ГИБДД.

В своей статье «Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения» Д. А. Темняков приводит данные опроса 106 сотрудников ГИБДД территориальных органов МВД России, прошедших в 2020–2021 гг. обучение на факультете переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения (пос. Пионерский) [3, с. 370]. Вот выдержки из его статьи: – «Данные проведенного опроса в рамках рефлексивно-перцептивных умений сотрудника ДПС ГИБДД в сфере общения, показало, что 30–35 % сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, по их мнению не испытывают особых трудностей в умении оценить собеседника, предвидеть его намерения; 33 % сотрудников не затрудняются в умении анализировать мимику, позы, жесты, взгляд водителя транспортного средства» (рис. 1).

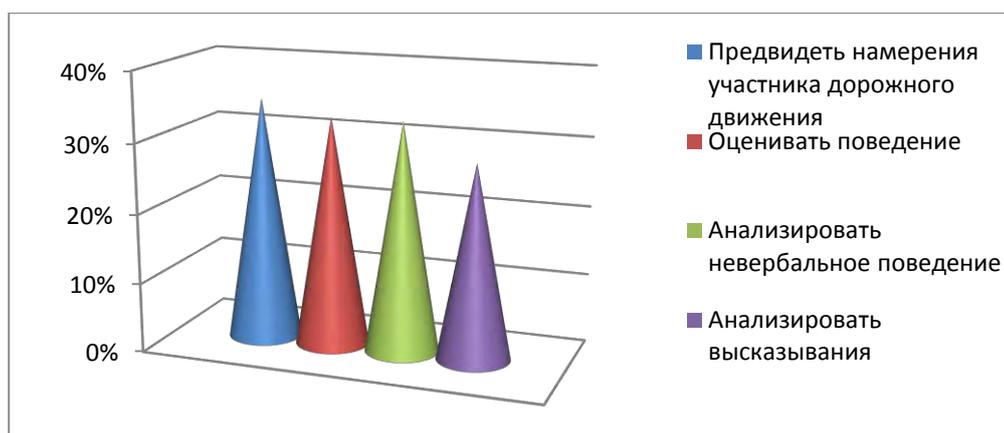


Рис. 1. Данные опроса по умениям в сфере общения с участниками дорожного движения

Таким образом, представленное исследование еще раз подтверждает, что повышение коммуникативной компетентности является важным направлением в формировании положительного имиджа сотрудника ГИБДД.

И этот вывод является посылом для введения в программы обучения будущих инспекторов дорожного движения в образовательных организациях МВД России такого предмета, как культура речи, различных психологических тренингов.

Следует также отметить, что для формирования положительного имиджа сотрудника ГИБДД большое значение имеет внешний вид, строгое соблюдение правил ношения форменной одежды. Определенный «кодекс одежды» сотрудника ГИБДД [4, с. 50].

Каждый сотрудник ГИБДД должен понимать, что любой его поступок, идущий вразрез с требованиями закона, сразу же окажется в центре внимания общественности и негативно скажется на профессиональном имидже всей службы в целом.

В этой связи огромную роль играют средства массовой информации, которые призваны обеспечить информационную поддержку в формировании положительного образа сотрудника ГИБДД. Если же такой поддержки от СМИ нет, то образ сотрудника ГИБДД будет формироваться исключительно средствами «сарафанного радио».

Постепенно доверие к сотрудникам ГИБДД стало расти. В СМИ появляется множество публикаций о деятельности сотрудников ГИБДД по спасению людей не только в происшествиях на дорогах, но и в различных жизненных ситуациях. Инспектора ДПС ГИБДД МВД России спасают водителей на заснеженных трассах в Оренбургской области, устраивая пункты обогрева и помощи, сопровождают гуманитарные конвои в ДНР и ЛНР уже на протяжении восьми лет.

Вот лишь некоторые примеры геройского поведения сотрудников ГИБДД, о которых прочитали миллионы подписчиков в Интернете:

В Нижевартовске инспектор ДПС ГИБДД майор полиции Дмитрий Шпак спас 93 детских жизни, за что был представлен к государственной награде – званию Героя России. Инспектор Дмитрий Шпак на автомобильной трассе вывернул свой автомобиль навстречу несущейся по встречной полосе фуру, которая неслась на школьный автобус. От удара автомобиль инспектора превратился

в грудю металла, сам Дмитрий Шпак остался жив, но получил тяжелейшие травмы. Врачи спасли Дмитрия Шпака. Когда его выписывали из больницы, его встречали те самые дети, которых он спас ценой своего здоровья.

Большой резонанс в обществе вызвал геройский поступок сотрудников ГИБДД при задержании «пермского стрелка» в 2021 г. Президент России Владимир Путин наградил государственными наградами сотрудников ГИБДД, которые первыми прибыли на место стрельбы в Пермском государственном национальном исследовательском университете, обезвредили стрелка и начали эвакуацию студентов.

В сознании многих людей такие геройские поступки формируют уважение к действительно трудной, но очень важной для нашего общества профессии.

В 2016 г. специалисты социологического центра РГСУ и фонда «Общественное мнение» проводили исследование среди населения «Как вы оцениваете работу ГИБДД в вашем городе?». В нем приняли участие больше 39 тысяч человек. 55 % респондентов сообщили, что доверяют сотрудникам ГИБДД, 53 % признали работу ГИБДД эффективной, 52 % сочли, что инспекция справляется со своими обязанностями удовлетворительно. Можно сделать вывод, что более половины опрошенных все-таки положительно оценивают работу сотрудников ГИБДД, доверяют им.

Госавтоинспекция стала более открытой, теснее стало сотрудничество со СМИ. На регулярной основе организуются встречи сотрудников ГИБДД с представителями общественности: проведение различных конференций, брифингов, семинаров и иных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, совместное участие и проведение агитационных акций, и разъяснительной работы по безопасности дорожного движения с различными категориями граждан. Сотрудники ГИБДД с представителями Общероссийского народного фронта приняли участие в реализации проекта Дорожная карта ОНФ «Карта убитых дорог», направленного на улучшение качества дорог, а также акции «Доступная среда», где активисты проводили разъяснительную работу про правила парковки для инвалидов [5, с. 155].

Таким образом можно сделать вывод о том, что формирование положительного имиджа сотрудника ГИБДД является залогом его успешной профессиональной деятельности, что, несомненно, способствует обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах России.

Список литературы

1. Смирнова Л. Я., Темняков Д. А., Хаврак А. П. Этические основы профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел : учебное пособие. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. 128 с.
2. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Психолого-педагогические особенности профессионального обучения сотрудников органов внутренних дел // Актуальные проблемы психологической работы и профессионального обучения сотрудников органов внутренних дел и силовых структур : сборник научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2021. С. 402–409.

3. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

4. Темняков Д. А. Педагогические образцы поведения как фактор формирования профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей образовательных организаций силовых ведомств // Совершенствование профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей в образовательных организациях системы МВД России : сборник научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. С. 48–50.

5. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

*Рузин А. А.¹,
преподаватель кафедры
организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя*

РЕАЛИЗАЦИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ «КОНТРАВАРИЙНАЯ ПОДГОТОВКА СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ»: ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Анализ процессов, протекающих в современном российском обществе постоянно связан с научным обоснованием многочисленных вопросов обеспечения безопасности дорожного движения [1, с. 194]. Одним из таких является методологическое обеспечение подготовки сотрудников ГИБДД МВД России.

1 января 2019 г. в структуре Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя был создан факультет переподготовки и повышения квалификации сотрудников по обеспечению безопасности дорожного движения, основными задачами которого являются:

- формирование высококвалифицированного, профессионально мобильного, компетентного специалиста;
- оперативное обновление знаний и умений старшего и высшего начальствующего состава Госавтоинспекции (руководящих кадров);
- расширение спектра профессиональных навыков;
- развитие готовности к действиям в стандартных и нестандартных ситуациях в процессе выполнения служебных обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения;
- повышения профессионального уровня сотрудников;
- реализация дополнительных профессиональных программ повышения квалификации сотрудников ГИБДД территориальных органов МВД России;
- обучение сотрудников Госавтоинспекции МВД России навыкам контраварийного вождения;
- реализация основных профессиональных образовательных программ высшего образования;
- научное сопровождение приоритетов в области безопасности дорожного движения [2, с. 372].

Рассмотрим одну из задач, а именно: обучение сотрудников Госавтоинспекции МВД России навыкам контраварийного вождения.

Целью обучения является:

- совершенствование компетенций, необходимых в профессиональной деятельности в рамках имеющейся квалификации сотрудников Госавтоинспекции,

¹ © Рузин А. А., 2022.

позволяющих не допускать возникновения опасных ситуаций на дороге и предотвращать дорожно-транспортные происшествия;

- отработка навыков экстренных управляющих действий, силового, скоростного, комбинированного видов руления;
- использование приемов контраварийного управления транспортным средством;
- изучение последовательности действий при оказании первой помощи;
- закрепление основ техники и тактики скоростного вождения автомобиля.

С целью реализации данной задачи существуют следующие программы:

- дополнительная профессиональная программа повышения квалификации сотрудников строевых подразделений ДПС ГИБДД территориальных органов МВД России по теме «Контраварийная подготовка водителей»;
- дополнительная профессиональная программа повышения квалификации сотрудников подразделений МВД России – обучение по программе: «Контраварийная подготовка водителей»;
- основная программа профессионального обучения «Повышение квалификации сотрудников строевых подразделений ДПС ГИБДД территориальных органов МВД России по профессии рабочего «Водитель автомобиля» по теме: «Контраварийная подготовка водителей».

Что бы понять первоначальные навыки вождения слушателя занятия проходят на контраварийном динамическом тренажере «Forward» [3, с. 155] (рис. 1). На данном тренажере можно отрабатывать отдельные элементы упражнений контраварийной подготовки, включать свободное вождение, и принятие экзамена на право управление автомобилем категории «В».



Рис. 1. Контраварийный динамический тренажер

При свободном вождении можно выбирать время суток, различные погодные условия (дождь, снег, туман). Регулировать дорожную обстановку, объем трафика, появление на перекрестках регулировщиков. Также при данном упражнении можно добавлять различные экстренные ситуации (агрессивное вождение, резкое появление пешехода на проезжей части, резкое торможение впереди едущего транспорта, а также резкий выезд встречного транспорта на вашу полосу).

После занятия на автотренажере переходим в класс с рулевыми тренажерами (рис. 2).



Рис. 2. Рулевые тренажеры

С помощью данных тренажеров отрабатываются такие элементы как:

- правильная посадка за водительским сидением;
- правильных хват рулевого колеса при вращении как двумя руками, так и одной;
- отработка скоростного руления двумя руками и одной;
- выработка мышечной памяти.

Отработав вышеуказанные элементы в классе, переходим к практике на полигон контраварийной подготовки (рис. 3).



Рис. 3. Полигон контраварийной подготовки

На данном полигоне отрабатываются упражнения контраварийной подготовки, моделируются разные экстренные ситуации которые наиболее часто встречаются на дорогах общего пользования [4, с. 237].

В программу подготовки входят такие упражнения как:

- скоростная змейка (симметричная, ассиметричная). Упражнение предназначено для отработки практических навыков по скоростному маневрированию, оценки прогнозирования траектории движения автомобиля, а также взаимодействия органов управления, а именно работы педали газа и вращения рулевого колеса;

- змейка задним ходом. Упражнение предназначено для отработки навыков по управлению автомобилем задним ходом на большей скорости и понимания динамики автомобиля при увеличении скорости;

– парная (параллельная) змейка. Упражнение предназначено для оценки прогнозирования траектории движения автомобиля, а также отработки такого элемента как сопровождение;

– объезд препятствия (лосиный тест). Изначально данное упражнение используется для испытаний автомобилей на устойчивость во время экстремальных маневров. При обучении данное упражнение предназначено для отработки скоростного объезда препятствий на разных скорости и при различных погодных условиях;

– полицейский разворот. Упражнение предназначено для быстрого изменения движения автомобиля в обратном направлении, не меняя полосы движения.

Мы выделили основные упражнения контраварийной подготовки, отрабатываемые при обучении.

Отработка практических навыков вождения происходит на разных автомобилях (передний привод, задний привод, полный привод, автомобили оборудованные автоматической коробкой переключения передач, механической коробкой переключения передач, оборудованные различными системами помощи водителю), что позволяет понять как маневрирует тот или иной автомобиль в различных условиях и какие особенности управления необходимы для выполнения упражнений.

В результате освоения программы контраварийной подготовки слушатели получают определенные умения, навыки и опыт управления автомобилем в экстренных ситуациях и в различных погодных условиях.

Список литературы

1. Иванцов С. В., Добренков А. И. Инновационные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения: современное состояние и перспективы // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы и пути совершенствования. 2021. № 1(4). С. 194–197.

2. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

3. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

4. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.

Рябина А. Г.¹,

курсант 212 учебного взвода

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: Темняков Д. А.,

заместитель начальника кафедры

организации деятельности подразделений

по безопасности дорожного движения

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат педагогических наук, доцент

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ НА ПРИМЕРЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В современных условиях все чаще совершаются дорожно-транспортные происшествия, среди которых значительную часть составляют дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов. Обращаясь к статистическим данным, каждое четвертое ДТП – наезд на пешехода. В крупных городах такие случаи наиболее распространены.

Ежесекундно каждый из нас выступает участником дорожного движения в качестве пешеходов или водителей. Безопасность на дороге является обязанностью и ответственностью каждого, однако именно пешеходы зачастую способны в большей степени повлиять на состояние безопасности [1, с. 148].

Желая сократить проложенный маршрут, пешеходы часто пересекают проезжую часть в неположенном месте, создавая аварийную ситуацию и подвергая опасности, как собственную жизнь, так и жизни других участников дорожного движения.

Существуют общепринятые правила, которых следует придерживаться для предотвращения подобных ситуаций и уменьшению количества дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов:

– пешеходы обязаны использовать для передвижения установленные места тротуары, пешеходные дорожки, велопешеходные дорожки, пешеходные и велопешеходные зоны, а при их отсутствии по обочинам;

– в темное время суток или при недостаточной видимости пешеходам следует использовать световозвращающие предметы на элементах одежды, позволяющие водителям заблаговременно предпринять меры, чтобы уступить дорогу пешеходам, особенно при передвижении по обочинам;

– пересекать проезжую часть следует лишь по пешеходным переходам, а при их отсутствии на пересечениях дорог;

– пересекая дорогу по нерегулируемым пешеходным переходам пешеходы могут выходить на проезжую часть после оценки расстояния до приближающихся транспортных средств и их скорость [2, с. 236].

¹ © Рябина А. Г., 2022.

При неблагоприятных погодных условиях пешеходам необходимо быть предельно внимательными. Длина остановочного пути автомобиля на сухой дороге (при средней скорости 60 км/ч) составляет 62 м за время 2,5 с, в то время как на мокрой дороге – 77 м за 2,5 с, на дороге с укатанным снегом – 113 м за 2,5 с, на обледенелой дороге – 184 м за 2,5 с.

Наезды на пешеходов – самая острая проблема на сегодняшний день. Ее решение вполне возможно, но наиболее полно осуществимо при современных инвестициях и комплексном подходе, обеспечивающем одновременное решение некоторых традиционных для российских пешеходов проблем. Есть также ряд предложений по повышению уровня безопасности перехода дорог пешеходами. К таким мерам можно отнести:

- установление на проезжей части в непосредственной близости до пешеходного перехода искусственные неровности или виброполосы;
- введение ограничения разрешенной скорости при приближении к пешеходным переходам;
- оборудование ряда регулируемых пешеходных переходов камерами видеофиксации проезда транспортного средства на запрещающий сигнал светофора;
- поднятие уровня дороги, где расположен пешеходный переход с соответствующей разметкой;
- обеспечение всех пешеходных переходов дополнительным освещением в темное время суток;
- замена нерегулируемых пешеходных переходов на регулируемые пешеходные переходы;
- предусматривать при проектировании и строительстве дорог в населенных пунктах пешеходные ограждения [3, с. 132].

Несмотря на вышеперечисленные меры, стоит выделить наиболее эффективный способ, чтобы обезопасить безопасность пешеходов. Инновационные технологии часто применяются и в области обеспечения безопасности дорожного движения. Речь идет о применении и распространении проекционных пешеходных переходов. Пешеходные переходы оборудуются специальными устройствами для проекции дорожной разметки. Такие устройства не заменяют дорожную разметку, а лишь дополняют ее, делая более видимой в темное время, а также в плохую погоду: снежное покрытие или дождь. Над проезжей частью устанавливаются светодиодные проекторы, проецирующие дорожную разметку 1.14.1. Так создается пешеходный переход, полностью повторяющий данную разметку. Проекционная дорожная разметка в виде пешеходного перехода имеет ряд достоинств и преимуществ по сравнению с обычной дорожной разметкой. К таким достоинствам следует отнести яркость проекции; долговечность – проекция не требует обновления и не стирается со временем; видимость – проекция заметна даже в плохих погодных условиях; экономичность по сравнению с обустройством «классических» пешеходных переходов; обеспечение безопасности – проекция позволяет максимизировать видимость пешеходов, а также сделать их заметными в темноте.

Статистика также говорит об эффективности внедрения данных технологий: количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий заметно снижается, а смертность в результате дорожно-транспортных происшествий по сравнению с 2017 г. уменьшено в 3,5 раза. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 2019–2024 устанавливаются проекционные пешеходные переходы. На данный момент такой вид переходов можно наблюдать в 26 субъектах Российской Федерации, в количестве более 1000.

Анализируя вышесказанное, стоит отметить, что существует множество подходов по повышению безопасности пешеходов. Основу в решении поставленной цели имеет пропаганда примерного поведения среди пешеходов. В приоритете всегда остается безопасность наиболее уязвимых участников дорожного движения- пешеходов, поэтому все возможные современные технологии будут использоваться по мере их разработки [4, с. 375].

Список литературы

1. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

2. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.

3. Темняков Д. А., Зражевский Д. В. Социально-педагогические особенности обеспечения безопасности пожилых пешеходов // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2020. № 2. С. 129–134.

4. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

Селифонтов Я. Е.¹,

курсант 212 учебного взвода

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: **Темнышов А. А.**,

заместитель начальника кафедры

организации деятельности подразделений

по обеспечению безопасности дорожного движения

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат технических наук

КОМПЛЕКСЫ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ И ПРОЦЕССОВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ СИСТЕМЫ АДАПТАЦИИ СКОРОСТИ

Проблема организации безопасности дорожного движения является одной из основополагающих в жизнедеятельности современного человечества, благодаря научно-техническому прогрессу в обществе разрабатываются и внедряются технологии, улучшающие и упрощающие труд и безопасность социума. Исключением и не стало обеспечение безопасности дорожного движения, включая всех участников этого мероприятия. Внедрение таких технологий необходимо, в связи с ежегодным учетом регистрируемых колоссальных показателей травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий [7, с. 371].

Интеллектуальная транспортная система (ИТС) – комплекс информационно-программных и инженерно-технических элементов, предназначенных для управления дорожным движением, заблаговременного информирования водителей и пешеходов о состоянии дорожных условий с целью предотвращения заторов в движении и дорожно-транспортных происшествий.

Спектр возможностей ИТС достаточно большой:

- изменяющиеся, в зависимости от условий движения транспорта и пешеходов, знаки и светофоры;
- экстренный вызов специальных служб в случае возникновения опасной ситуации на дороге и др.

ИТС использует в процессе работы аналитические и самообучающиеся технологии для улучшения показателей безопасности. Методология функционирования ИТС основывается на организации сбора актуальных данных о ситуации на улично-дорожной сети (УДС).

В настоящее время представляются самым перспективными методами организации работы ИТС:

1. Система обработки больших данных (СОБД). Данная система представляет собой получение, регистрацию и обработку информации напрямую от субъектов

¹ © Селифонтов Я. Е., 2022.

дорожного движения, а именно, с учетом подавляющего количества абонентов сотовых сетей имеется смартфон или устройство с технологиями GSM, GPS, GPRS, которые позволяют передавать актуальные сведения о местоположении, дорожной ситуации и скопления граждан вокруг отдельного индивидуума, что позволяет производить анализ ситуации и предложить методику обеспечения безопасности на определенном участке УДС. В целях собрании актуальных данных может быть разработана соответствующая функция или программное приложение для смартфона, где непосредственно пользователь указывает свой маршрут движения, без участия оператора производится анализ данных о скорости всех участников движения, заторах, количествах всех видов пешеходных переходов, времени ожидания разрешающего сигнала светофора, изменения высоты над уровнем моря (продольного профиля УДС), погодных явлений и другие факторы, которые могут использоваться с целью сбора актуальных данных о ситуации и обстановке, с целью предложения оптимального решения – прокладки маршрута с минимальными рисками.

2. Интеллектуальная помощь при превышении скорости (ИППС) – система, которая гарантирует, что скорость автомобиля не будет превышать безопасной или установленной знаками ограничения скорости. В случае потенциального превышения скорости водитель предупреждается о превышении путем сигнализации смартфоном или светозвуковой индикацией транспортного средства или скорость автоматически снижается блоком управления автотранспортным средством до разрешенного значения, независимо от желания водителя.

ИППС использует общедоступную информацию о дороге и ограничении допустимой скорости, с учетом местоположения транспортного средства, также возможно расширить функцию данной системы – предупреждение водителя о изменении дорожных условий в которых находится транспортное средство: изменение требований скоростных режимов (увеличение или снижение максимальной разрешенной скорости), иные требования к скоростному режиму в зависимости от времени суток, высоким уровнем прогноза появления пешеходов и т. д.

3. Автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО) – данный комплекс программного обеспечения учитывает весь спектр погодных изменений в реальном режиме времени, которые напрямую влияют на состояние дорожного покрытия, автотранспортного средства, участников дорожного движения, окружающей среды.

Основные задачи АСМО:

- контроль за метеорологическим состоянием;
- контроль допустимого уровня сцепления автошин с дорожным покрытием;
- управленческие предложения по профилактике и ликвидации сложных условий на дорогах (гололед, подтопление, песчаная буря и т. д.);
- предложения по повышению качества дорожного покрытия, с учетом влияния климатических условий и образования неудовлетворительных дорожных условий;
- регулирование пропускной способности.

Функции АСМО:

- разработка грамотных рекомендаций в области проведения дорожно-ремонтных работ;
- составление круглосуточного прогноза состояния и температуры дорожного полотна;
- круглосуточная оценка прогноза погоды и осадков;
- профилактические действия и предупреждение водителей об участках автомобильных дорог с опасными погодными условиями;
- сбор сведений о процедурах проведения дорожно-ремонтных работ от владельцев автомобильных дорог и подрядных организаций;
- контроль за осуществлением работ подрядных организаций;
- составление актуальных отчетов о содержании дорог в зимний период;
- анализ полученной информации от центров прогнозирования, метеорадиолокаторов, метеоспутников с последующим информированием по маршрутам на картах дорог (ветер, осадки, влажность и т. п.) [5].

4. Светофоры с искусственным интеллектом (интеллектуальные светофоры), представляют собой совокупность обычных светофоров с датчиками контроля движения транспортных средств и пешеходов с блоком оценки и прогнозирования интенсивности движения и определения оптимальных благоприятных условий для всех участников дорожного движения [6, 2].

Принцип функционирования данных комплексов основывается на объединении управляющих сигналов световой сигнализации, подаваемых светофорами, в зависимости от внешних условий: анализ плотности пешеходного потока и скорость, интенсивность транспорта, с целью адаптации, как скоростного режима, так и уменьшения временных затрат ожидания разрешенного сигнала светофора пешеходами. Преимущество данной системы возможность предоставления приоритета в движении общественному транспорту, светофор при анализе движения на дорогах определяет автобус, трамвай, троллейбус и т. д. и изменяет заблаговременно сигналы, тем самым уменьшая время, затрачиваемое на преодоление ранее определенного маршрута движения.

Однако, существуют недостаток у данной системы – подавляющее большинство автотранспорта не имеет программно-технического обеспечения устойчивого соединения с приемопередающими блоками, управляющими умными светофорами. Однако на практике для решения данной проблемы возможно использование принцип системы обработки больших данных, которая основана на GSM-сигналах, полученных от смартфонов водителей.

Преимущества данного комплекса:

- увеличение показателя пропускной способности дороги;
- уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и времени устранения последствий ДТП;
- уменьшение числа остановок, что позволит сократить расход топлива, улучшить экологию в данной территории, за счет сокращения объемов выбросов опасных веществ от транспортных средств и как следствие уменьшение затрат на дополнительные ремонтные работы;

– уменьшение количества времени, затрачиваемого водителем на маршрут движения;

– сокращение случаев опасного вождения.

Многогранность практического применения программно-аппаратных технологий позволяет предложить консолидацию ИТС, отдельных функций СОБД, а именно регистрация транспорта и пешеходов на определенных участках и группы динамических знаков [6].

Наиболее опасными участками УДС являются пешеходные переходы. Стандартное обеспечение инженерными и техническими средствами безопасности регламентировано ГОСТ 32944-2014 является обязательным и не претерпевает изменений [3]. ИТС и СОБД являются элементами взаимосвязи между пешеходом и водителем транспортного средства. Для корректного функционирования предлагается использование датчиков обнаружения пешеходов (например, лазерный, инфо-красный и т. д.).

Принцип функционирования предлагаемой системы основан на регистрации датчиками обнаружения (установленных непосредственно возле контролируемой площади) пешеходов, подходящих к переходу. Далее зарегистрированный и обработанный сигнал поступает в ИТС, где автоматическая система, передает управляющую команду на динамический знак, который установлен в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004, с целью уменьшения максимальной разрешенной скорости (например, если в населенном пункте разрешено движение 60 км/ч, то сокращение до 40 км/ч), информируя водителя о том, что на пешеходном переходе присутствует пешеходы, намеренные перейти дорогу [4, 1]. Следовательно, водитель снижает скорость и предоставляет возможность пешеходам комфортно пересечь проезжую часть. В условиях ограниченной видимости, темное время суток ИТС контролирует дополнительное освещение пешеходного перехода, что повышает безопасность пешеходов.

СОБД являясь подсистемой ИТС, позволяет обеспечить и расширить потенциальную безопасность пешехода и путем регистрации событий от транспортного средства. Данные о местоположении водителя передаются с помощью GPS-сигнала в ИТС, СОБД производит многогранный анализ (скорость, дорожные и метеорологические условия и т. д.), а также возможное приближение транспортного средства к пешеходному переходу и с учетом ситуации на пешеходном переходе, заблаговременно производит управлением группы динамических знаков, а именно ограничение предельно допустимой скорости в целях безопасности пешеходов или предоставление максимально допустимой скорости автотранспортному средству при отсутствии зарегистрированных граждан на участке УДС перед пешеходным переходом.

Безопасность дорожного движения является предметом широких научных изысканий, как научно-прикладных, так теоретических вопросов, с основополагающей целью – анализа причин ДТП, с последующей выработкой методик по снижению показателей смертности и травматизма всех участников дорожного движения.

Список литературы

1. ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки. Общие технические требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200038802> (дата обращения: 21.06.2022).
2. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200057674> (дата обращения: 21.06.2022).
3. ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования. Общие требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200138623> (дата обращения: 21.06.2022).
4. ГОСТ 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200170422> (дата обращения: 21.06.2022).
5. Темнышов А. А. Исследование принципов создания и функционирования аппаратных и программных средств ограничения скорости движения // Обеспечение безопасности участников дорожного движения. К 100-летию Правил дорожного движения : сборник статей. Тюмень : Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2020. С. 117–125.
6. Мясников В. В., Агафонов А. А., Юмаганов А. С. Детерминированная прогнозная модель управления сигналами светофоров в интеллектуальных транспортных и геоинформационных системах // Компьютерная оптика. 2021. Т. 45. № 6. С. 917–925.
7. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

Силютин А. В.¹,

командир отделения 292 взвода

факультета подготовки сотрудников полиции

для подразделений по охране общественного порядка

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

Научный руководитель: Вихляев А. А.,

преподаватель кафедры

административной деятельности органов внутренних дел

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В настоящее время всесторонне развивается наука и техника, что весомо влияет на повседневный ритм и образ жизни людей, так как любые инженерные достижения направлены, в первую очередь, на повышение качества жизни и разрешение различных повседневных задач.

В последние годы у граждан наибольшую популярность стали получать мобильные средства передвижения, которые постепенно приобрели статус общественного тренда. Используемые электросамокаты, гироскутеры, моноколеса и прочие мобильные средства передвижения посредством электродвигателей и мускульной силы человека получили название «средств индивидуальной мобильности».

Использование средств индивидуальной мобильности бесспорно имеет ряд преимуществ: от простоты использования и мобильности до компактности, экономичности и даже экологичности. Однако можно выделить и негативные аспекты их применения.

Так, по официальной статистике МВД в ДТП с участием средств индивидуальной мобильности в 2021 г. погибли восемь человек (против двух в 2020 г.), включая одного ребенка, пострадали 275 (против 164 в 2020 г.), из них 39 – дети. При этом число пострадавших выросло почти на 70 % по сравнению с тем же периодом прошлого года. [1]

Согласно действующей редакции Правил дорожного движения пользователи средств индивидуальной мобильности приравниваются к пешеходам, в связи с чем им формально разрешается перемещение по всем объектам городской инфраструктуры, в том числе и в местах скопления людей. При этом, в настоящее время отсутствуют требования к подобным перемещениям (в частности, особенности взаимного передвижения пешеходов и пользователей средств индивидуальной мобильности, особенности осуществления обгона и маневра, скоростной режим и пр.), в результате чего количество происшествий с участием пешеходов и пользователей средств индивидуальной мобильности растет, и, как следствие, растет травматичность.

¹ © Силютин А. В., 2022.

Также интересным видится случай в судебной практике по делу о ДТП со смертельным исходом в Химках Московской области, где по уголовному делу, возбужденному по признакам преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, электросамокат был признан транспортным средством [2].

Так, по делу о ДТП с участием внедорожника и электросамоката Dualtron Ultra, максимальная скорость которого достигает 85 км/ч, в результате которого водитель средства индивидуальной мобильности погиб, была проведена автотехническая экспертиза, по итогам которой указанный самокат был признан транспортным средством. При этом, в соответствии с действующими правилами транспортными средствами (в частности при решении вопроса о привлечении к административной ответственности по ст. 12.1 КоАП РФ) признаются лишь такие источники передвижения, на управление которыми предусмотрено получение специального права. В то же время конструктивные и технические особенности электросамокатов, не имеющих функции автоматического отключения на скорости более 25 км/ч, определяют «высокую степень опасности причинения вреда жизни и здоровью граждан, причем как использующим такие электросамокаты, так и неопределенному кругу лиц», в результате чего Верховный Суд Российской Федерации определил самокат указанной модели как источник повышенной опасности и посчитал правомерным его отнесение к транспортным средствам.

Указанные факты заставляют всерьез подойти к проработке вопросов, связанных с использованием средств индивидуальной мобильности, и разработке важных аспектов, связанных с их правовым статусом.

Так, согласно инициативе Министерства транспорта [3], при содействии ГИБДД, в 2022 г. проработан окончательный пакет инициатив, касающихся Правил дорожного движения. Согласно указанным инициативам, пользователи средств индивидуальной мобильности будут выделены в отдельную группу участников дорожного движения, при этом дети в возрасте до 7 лет, пользующиеся средствами индивидуальной мобильности (например, самокатами, приводящимися в движение при помощи мускульной силы), будут рассматриваться в качестве пешеходов.

Также, предполагается, что важные изменения коснутся раздела 24 Правил дорожного движения, где кроме особенностей управления, буксировки, парковки и передвижения велосипедов будут внесены соответствующие изменения, касающиеся средств индивидуальной мобильности – в частности, будет законодательно закреплена способ эксплуатации средств индивидуальной мобильности, приведения их в движение – «при помощи электродвигателя или мускульной силы», что, безусловно, является необходимым шагом в области правового регулирования данного вопроса.

Согласно правовой инициативе на средствах индивидуальной мобильности будет возможно передвигаться по велодорожкам, обочинам, краю проезжей части. При этом, если участки для передвижения велосипедистов отсутствуют, пользователям средств индивидуальной мобильности будет разрешено двигаться по тротуару.

Важным выглядит и инициатива, касающаяся передвижения пользователей средств индивидуальной мобильности по объектам дорожной инфраструктуры и тротуарам. Так, скорость передвижения планируется ограничить 20 км/ч; обгоны на тротуарах и пешеходных дорожках между пользователями средств индивидуальной мобильности будут запрещены. Следует также понимать, что пешеход на тротуаре обладает приоритетом в движении. При этом, если траектории движения пешеходов и пользователей средств индивидуальной мобильности будут пересекаться, то действовать необходимо также, как если бы речь шла о двух пешеходах.

Водители транспортных средств будут обязаны уступать дорогу средствам индивидуальной мобильности при въезде/выезде на прилегающую территорию, при осуществлении поворота направо и на нерегулируемых пешеходных переходах. Также интересной выглядит инициатива введения дополнительных ограничений и дорожных знаков, касающихся средств индивидуальной мобильности – применение знака 3.2 «Движение запрещено», знаков «Запрет езды на велосипеде и мопеде», «Обгон запрещен» и специального знака 3.5, который будет запрещать только движение средств индивидуальной мобильности.

Безусловно, указанные инициативы имеют важное общественное значение, поскольку помогут существенно снизить аварийность и травматичность в процессе эксплуатации средств индивидуальной мобильности и будут способствовать правильной оценке должностными лицами федеральных органов исполнительной власти происшествий с участием пользователей средств индивидуальной мобильности.

Список литературы

1. Показатели безопасности дорожного движения. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.06.2022).
2. Верховный суд признал электросамокаты транспортным средством. Официальный сайт интернет-газеты // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/society/news/2022/03/30/915864-verhovnii-sud-priznal-elektrosamokati> (дата обращения: 12.06.2022).
3. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9509> (дата обращения: 10.06.2022)
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022).

*Слесарева А. М.¹,
курсант 202 взвода
факультета подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя*

*Научный руководитель: Носкова Ю. Н.,
преподаватель кафедры
административной деятельности органов внутренних дел
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат экономических наук*

ОБУЧЕНИЕ КОНТРАВАРИЙНОМУ ВОЖДЕНИЮ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ: ОПЫТ МОСКОВСКОГО УНИВЕРСИТЕТА МВД РОССИИ ИМЕНИ В.Я. КИКОТЯ

К сожалению, многие люди, садясь за руль автомобиля, не соблюдают все необходимые правила дорожного движения: не пристегивают ремень безопасности, не включают фары в темное время суток, не контролируют свое состояние (плохое самочувствие, состояние алкогольного, токсического и иного опьянения), игнорируют знаки дорожного движения, разметку и др. Своими действиями они подвергают опасности не только себя, но и окружающих людей, а также создают опасные ситуации на дорогах и являются причинами дорожно-транспортных происшествий. Именно поэтому деятельность сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) и Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации (далее – ЦСН БДД МВД России) необходима, поскольку они предотвращают и предупреждают совершение ДТП. Учитывая человеческий фактор, опасные ситуации далеко не всегда удается предупредить в полном объеме, поэтому сотрудникам ГИБДД и ЦСН БДД МВД России следует всегда быть готовыми к непредвиденным обстоятельствам. В связи с этим, сотрудникам необходимо повышать квалификацию в рамках контраварийной езды, которая как раз и заключается в вождении в экстремальных условиях.

Во время ежедневной службы сотрудникам ЦСН БДД МВД России приходится встречаться с различными ситуациями, связанными с выполнением их должностных обязанностей. К подобным ситуациям может относиться угроза безопасности первых лиц государства во время их перемещения по дорогам общего пользования.

В связи с этим, сотрудникам ЦСН БДД МВД России необходимо совершенствовать свои навыки в рамках вождения транспортных средств. Для этого в Московском университете МВД России имени В. Я. Кикотя функционирует областной филиал, располагающийся в п. Пионерское, г. Истра.

¹ © Слесарева А. М., 2022.

В рамках образовательной деятельности данного филиала предусмотрена программа повышения квалификации действующих сотрудников не только ЦСН БДД МВД России, но и ГИБДД.

Само обучение включает в себя два аспекта: теоретический и практический. Теоретические занятия включают в себя лекции. Однако, практика в учении контраварийной езде занимает главную роль, поскольку программа повышения квалификации рассчитана на сотрудников, которые уже владеют базовыми навыками вождения.

Прежде чем приступить к практическим занятиям, сотрудники проходят стандартную полосу препятствий на тренажере «Forward», предназначенном для отработки теоретических навыков. Особенность тренажера заключается в том, что на нем можно воссоздать ситуацию не только в условиях классического вождения, но и контраварийного.

Класс, оборудованный машинными креслами, коробкой передач, педалями и рулями, предназначен для формирования правильной посадки водителя, что непременно важно для безопасного и комфортного управления транспортным средством. Также необходимо обратить внимание на формирование правильного хвата и мышечной памяти, поскольку все водители вращают рулевое колесо по-разному.

Контраварийный полигон – это место, где происходит основной этап отработки практических навыков. Сотрудники учатся выполнять различные упражнения. К примеру, «полицейский разворот» – маневр, который позволяет в короткий промежуток времени развернуть транспортное средство, ранее передвигающееся задним ходом, на 180 градусов.

Из личного опыта сотрудников ЦСН БДД МВД России и ГИБДД удалось установить, что с ситуациями, вынуждающими их использовать навыки контраварийной езды, они сталкиваются около 5 раз за день, а в месяц – около 20–30 раз.

Исходя из всего вышеизложенного следует, что контраварийная езда – одно из приоритетных направлений подготовки сотрудников ЦСН БДД МВД России и ГИБДД к службе, поскольку является ежедневной необходимостью в применении.

Тарасов А. Ю.¹,

*начальник кафедры организации деятельности
подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук, доцент*

ВОЗМОЖНОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С БОЛЬШОЙ СТЕПЕНЬЮ АВТОНОМНОСТИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

В последние годы транспорт все чаще становится мобильным устройством с огромной вычислительной мощностью. Достижения в области искусственного интеллекта, программное обеспечение, которое применяет передовые вычисления для решения проблем, а также программная аналитика, учитывающая прошлый опыт, позволяют бортовым компьютерам, подключенным к платформам облачной обработки, мгновенно интегрировать данные и выбирать оптимальный режим движения. С появлением сетей 5G эти тенденции откроют новую эру развития транспортных средств.

В настоящее время появилось множество публикаций, в которых анализируется перспективы массового распространения автономных транспортных средств. Рассматривается вероятность повышения безопасности на дорогах, уменьшение заторов на дорогах и снижение загрязнения воздуха.

Однако для этого разработчики интеллектуальных транспортных систем должны преодолеть такие препятствия, как плохая инфраструктура, плохие погодные условия, угрозы взлома системы и, безусловно, общественное признание.

В Китае, например, одной из главных задач является разработка основ национальной политики в отношении автономных транспортных средств. Правда, надзор за автономными транспортными средствами осуществляют сразу несколько министерств (некоторые из них имеют пересекающиеся юрисдикции), и требуется большая ясность в отношении того, кто и как регулирует навигационные руководства.

В Европе одна из главных задач заключается в укреплении потенциала искусственного интеллекта, который имеет решающее значение для автономных транспортных средств. Чтобы быть конкурентоспособными в области беспилотных транспортных средств, европейским производителям автомобилей, таким как Audi, BMW (в сотрудничестве с Intel), Volkswagen, Daimler, Mercedes-Benz и Volvo, нужны специалисты, которые расширят возможности искусственного интеллекта по высокопроизводительным вычислениям в реальном времени.

В Японии и Корее правительства и производители автомобилей проявляют осторожность в отношении автономных транспортных средств. Такие фирмы, как Toyota, Honda, Nissan, Kia и Hyundai, вкладывают значительные средства для развития данного направления. Они следят за тем, что происходит в других стра-

¹ © Тарасов А. Ю., 2022.

нах, и реализуют пилотные проекты, инвестируют ресурсы в искусственный интеллект, картографию высокого разрешения и аналитику данных, которые имеют ключевое значение для будущего этого сектора [10].

В США основная трудность заключается в преодолении регулятивной фрагментации, вызванной тем, что 50 штатов имеют разные предпочтения в отношении лицензирования автомобильных стандартов, регулирования и защиты конфиденциальности. В настоящее время производители автомобилей, такие как Ford и General Motors, и разработчики программного обеспечения сталкиваются с противоречащими друг другу правилами и положениями в разных штатах. Это усложняет инновации, потому что производители хотят создавать автомобили и грузовики для национального или международного рынка.

Основные задачи Европейского союза в сфере использования автономных транспортных средств заключаются в укреплении потенциала искусственного интеллекта, и обеспечении того, чтобы строгие правила конфиденциальности, свойственные европейцам, не препятствовали разработке карт высокой четкости. Чтобы быть конкурентоспособными в этом секторе, европейским производителям автомобилей нужны специалисты с навыками искусственного интеллекта и способностями к высокопроизводительным вычислениям, потому что производство автомобилей больше не связано с физическим дизайном, а с разработкой программного обеспечения и анализом данных в режиме реального времени.

Европейские автомобильные компании заинтересованы в автономных транспортных средствах. Audi A4 имеет динамический режим, который имеет ряд полуавтономных функций и микросхем, разработанных Delphi, Mobileye, Bosch и Qualcomm. Он использует датчики и тормозные системы, которые автоматизируют части процесса вождения. У Volvo есть свои системы IntelliSafe Assist и Pilot Assist, а Mercedes-Benz использует Distronic Plus с Steering Assist. BMW объединилась с Intel и Mobileye для своих полуавтономных автомобилей [10].

Что же представляют собой автономные транспортные средства? Прежде всего, это автоматизированное управление автомобилем, системы смены полосы движения, использование камер и датчиков для предотвращения столкновений, искусственный интеллект для анализа информации в режиме реального времени, системы обнаружения света и измерения дальности (известные как лидары).

Автоматизированное управление транспортным средством представляют собой комбинацию световых и радиолокационных приборов, которые используют изображение в 360-градусной среде от радара и световых лучей для измерения скорости и расстояния до окружающих объектов. Наряду с датчиками, расположенными спереди, по бокам и сзади транспортных средств, эти инструменты предоставляют информацию, которая удерживает быстро движущиеся автомобили на своей полосе, избегая других транспортных средств, при необходимости включает тормоза и рулевое управление, и делает это мгновенно, чтобы избежать несчастных случаев.

Карты высокой четкости (HD) также имеют решающее значение для автономного вождения. В связи со строительством и другими изменениями карты автомагистралей необходимо регулярно обновлять. Традиционные карты перерисовываются раз в три месяца, но карты автономных транспортных средств должны постоянно обновляться.

Цифровые технологии обработки изображений чрезвычайно точны. Например, при распознавании лиц у людей частота ошибок составляет 0,8 %, тогда как у компьютеров с программным обеспечением для распознавания изображений ошибка составляет всего 0,23 % [12]. А с точки зрения видимости (безопасное расстояние видимости) люди могут видеть только 50 м в одном направлении по дороге, по сравнению с 200 м для автономных транспортных средств, оснащенных лазерными лучами и камерами LIDAR [8].

Таким образом, без сложных моделей искусственного интеллекта и карт высокой четкости для анализа информации автономным транспортным средствам невозможно обеспечить безопасность движения. Они просто не смогли бы справиться со сложными условиями, существующими на дорогах и автомагистралях по всему миру.

Рассмотрим классификацию автономных транспортных средств, принятую в США, где существует два основных типа автономных транспортных средств: полуавтономные (уровни с первого по третий по категориям Национальной администрации безопасности дорожного движения США) и полностью автономные (уровень четвертый). Каждый из них отличается преимуществами, которые он предлагает, и рисками, которые он представляет. Понимание их соответствующих возможностей имеет решающее значение для рассмотрения будущего автономных автомобилей и грузовиков [10].

В полуавтономных транспортных средствах управление автомобилем человеком сочетается с некоторыми автоматизированными функциями, такими как автопилот, круиз-контроль, автоматическая парковка, экстренное торможение, резервные предупреждающие сигналы и технология удержания в полосе движения. General Motors недавно инвестировала 1 миллиард долларов в приобретение Cruise Automation и надеется запустить автономные автомобили в следующем году. Ford объявил о планах расширить свои тестовые автомобили Fusion Hybrid и выпустить на улицы 30 автомобилей. В их багажниках находится «эквивалент пяти приличных ноутбуков», которые управляют автомобилем [13].

Tesla стала пионером в использовании функций Autopilot и Autosteer для огромного парка из 70 000 автомобилей, находящихся в эксплуатации. Ее система автопилота «может удерживать автомобиль на полосе движения, регулировать его скорость, чтобы двигаться в потоке транспортных средств, и тормозить, чтобы избежать столкновений» [2]. Однако в мае 2016 г. во Флориде произошел первый несчастный случай с автономным транспортным средством (седан Tesla Model S). Программное обеспечение, связанное с системой автоматического торможения, перепутало большой белый борт грузовика-полуприцепа с ярким небом, поэтому не распознало транспортное средство и не предприняло никаких действий, чтобы избежать столкновения, когда грузовик совершал левый поворот рядом с автомобилем. Водитель, Джошуа Браун, не отключил полуавтономные функции и погиб, когда его машина врезалась в грузовик, вылетела с дороги и на высокой скорости врезалась в фонарный столб [2].

Эта авария подвергла компанию правительственной проверке безопасности дорожного движения. Национальная администрация безопасности дорожного движения попросила компанию предоставить подробную информацию, например, «список всех автомобилей, проданных в США, которые оснащены системой

автопилота». Кроме того, компанию попросили предоставить информацию о «количестве инцидентов, в которых было активировано автоматическое экстренное торможение автомобилей Tesla» и «любую информацию о жалобах потребителей, сообщениях об авариях или других инцидентах, в которых системы могли работать неправильно» [3].

Преимущество полуавтономных транспортных средств заключается в том, что водители могут игнорировать автономные функции, когда они считают, что существует препятствие, или, когда они видят новый набор обстоятельств, требующий человеческого реагирования. Возможный недостаток, заключается в том, что водители слишком доверяют автомобильной автоматизации. Иногда ошибочно заключают, что они могут позволить функциям автономного вождения автомобиля управлять всеми вариантами выбора, и, следовательно, рискуют попасть в аварию, когда другие водители ведут себя так, как не предусмотрено компьютерными моделями.

Полностью автономные транспортные средства могут оказаться более безопасными, чем полуавтономные, потому что они полностью устраняют человеческие ошибки и неверные суждения при эксплуатации транспортных средств. Например, исследование, проведенное в Институте транспорта Технического университета Вирджинии, обнаружило, что водителям автомобилей уровня 3 требовалось в среднем 17 с, чтобы среагировать на запросы автомобиля. В этот период транспортное средство, движущееся со скоростью 65 миль/ч (или 105 км/час), проехало бы 1621 фут (494 м) – более пяти футбольных полей» [6].

Инженеры Vaidi пришли к похожему результату. Водителям требуется 1,2 с, чтобы увидеть дорожный объект и нажать на тормоз, что намного дольше, чем 0,2 с для бортовых компьютеров. Эта разница означает, что, если автомобиль движется со скоростью 120 км/ч, человеку потребуется 40 м, чтобы остановить автомобиль, по сравнению с 6,7 м для движения вперед [4]. Во многих авариях этот промежуток времени был бы решающим фактором между жизнью и смертью для пассажиров.

Поскольку полуавтономные транспортные средства внушают людям ложное чувство самоуспокоенности, они могут быть не готовы взять на себя управление автомобилем и могут выполнять другие действия, которые делают транспортное средство небезопасным, когда сталкиваются с условиями, требующими здравого смысла. Этот дефицит внимания привел некоторых к выводу, что полностью автономные транспортные средства, вероятно, безопаснее, чем полуавтономные, потому что водители не реагируют достаточно быстро, чтобы предотвратить опасные обстоятельства.

Таким образом, главный вопрос заключается в том, насколько важны автономные транспортные средства и сколько инвестиций фирмы хотят вложить в эту технологию. Речь идет не только о переходе к передовому производству и внедрению робототехники на фабриках. Серьезный шаг требует значительных инвестиций в искусственный интеллект, аналитику данных и картографию высокого разрешения, поскольку они представляют собой основу автономных транспортных средств.

С автономными транспортными средствами угрозы могут проявляться в различных формах. Это может включать в себя использование лазеров, направленных на автомобильные камеры, чтобы отключить его навигационные системы, взлом компьютерного кода для управления торможением или рулевым управлением автомобиля, размещение объектов перед автомобилем для изменения его движения или отправку электронных сигналов, которые изменяют его курс.

Список литературы

1. Вайндельт Б. Цифровая трансформация отраслей: автомобильная промышленность» // Всемирный экономический форум в сотрудничестве с Accenture. 2016.
2. Власик Б., Будетт Н. Пока США расследуют аварию со смертельным исходом, компания защищает систему автопилота // New York Times Company. URL: <https://www.nytimes.com/2016/07/13/business/tesla-autopilot-fatal-crash-investigation.-html>.
3. Baidu вступает в глобальную гонку за доминирование беспилотных автомобилей // Bloomberg L. P. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-01-24/baidu-enters-the-global-race-to-dominate-era-of-driverless-cars>.
4. Ньюкомб Д. Испытания Volvo на 100 автономных автомобилей в Китае продвигают технологию беспилотного вождения, регулирование // Forbes. URL: <https://www.forbes.ru/forbes/issue/2016-04>.
5. Маркоф Дж. Tesla и Google идут разными путями к беспилотным автомобилям» // New York Times Company. URL: <https://www.nytimes.com/2016/07/05/business/tesla-and-google-take-different-roads-to-self-driving-car.html>.
6. Фагнант Д., Кокельман К. Последствия совместного использования автономных транспортных средств для путешествий и окружающей среды с использованием сценариев агентных моделей // 93-е ежегодное собрание Совета по исследованиям в области транспорта. Вашингтон, округ Колумбия, 2014. С. 1–13.
7. Диармуид О'Коннелл. Показания перед комитетом Палаты представителей по надзору и правительственной реформе от 18 ноября 2015 г.
8. Интервью с экспертами Baidu от 12 июля 2016 г.
9. Интервью с Георгием Ивановым из Google от 21 июня 2016 г.
10. Революция на водительском сиденье: дорога к автономным транспортным средствам / [Моске К. и др.] // Boston Consulting Group. URL: <https://www.bcg.com>.
11. Андрессен М. Почему программное обеспечение захватывает мир // The Wall Street Journal. URL: <https://www.wsj.com/articles/SB1000142405311190348090457651225091562946020>.
12. Labeled Faces in the Wild. URL: <https://vis-www.cs.umass.edu/lfw/results.-html>.
13. Рейнджер С. Ford: самоуправляемые автомобили изменят мир через пять лет // ZDNET. URL: <https://www.zdnet.com/meet-the-team/steve-ranger/>.
14. Тауб Э. Новое программное обеспечение для вашего автомобиля готово. Обновить сейчас? // New York Times Company. URL: <https://www.nytimes.com/2016/09/09/automobiles/your-cars-new-software-is-ready-update-now.html>.

*Тарасова И. А.¹,
старший преподаватель
кафедры государственных и гражданско-правовых дисциплин
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук, доцент*

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОНОМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Автономные транспортные средства, вероятно, станут важным компонентом развития системы общественного транспорта, так как технологии, лежащие в основе полуавтономных и полностью автономных транспортных средств, хорошо разработаны и готовы к коммерческому развертыванию. В настоящее время крупные автомобильные компании и разработчики программного обеспечения добились значительного прогресса в навигации, предотвращении столкновений и картировании улиц.

Вместе с тем возникновение интеллектуальных автомобилей сталкивается с несколькими ключевыми проблемами. Это включает в себя технические проблемы, возникающие из-за плохой погоды и угроз цифрового взлома, а также препятствия, которые требуют институциональных или социальных действий, таких как улучшение дорожной инфраструктуры, общественное признание. Каждый из этих вопросов создает проблемы для внедрения автономных транспортных средств и их успеха на рынке.

Серьезные затруднения для беспилотных транспортных средств вызывает плохая погода. Сильный дождь, большое количество снега или атмосферный смог закрывают дорожные знаки и разметку, что повышает риск дорожно-транспортных происшествий. В таких ситуациях автономным транспортным средствам трудно принимать правильные решения. По словам Роба Гранта из Lyft, автономные автомобили «плохо ведут себя в определенных погодных условиях или в плохих дорожных условиях». [3, с. 1–13]. На серьезность данного фактора обращает внимание и профессор Duke Мэри Каммингс: «Осадки, туман и пыль создают проблемы для датчиков, рассеивая или блокируя лазерные лучи и мешая возможностям обнаружения изображения камерой. В результате автомобиль не может определить расстояние до других автомобилей или распознать знаки остановки, светофоры и пешеходов» [4].

Важным фактором является также безопасность цифровых интеллектуальных систем автономных транспортных средств. Автономные автомобили зависят от связи между транспортными средствами и соединений между транспортными средствами и инфраструктурой. Крайне важно поддерживать безопасность на каждом из этих путей, учитывая интерфейсы пассажиров, получающих электронные сообщения, которые передаются по электронной почте, телефонным звонкам, текстовым сообщениям, и данным о местоположении.

¹ © Тарасова И. А., 2022.

Исследователи Джонатан Пети и Стивен Шладовер выделяют ряд угроз безопасности автономных автомобилей: взлом, глушение, кражу данных, транспортные средства-призраки или злонамеренные действия, такие как использование яркого света для ослепления камер, помехи для радаров или манипулирование датчиками. Любое из этих действий может нарушить связь и создать ложные показания для алгоритмов искусственного интеллекта. В их исследовании «подмена GNSS (глобальные навигационные спутниковые системы) и внедрение ложных сообщений являются наиболее опасными атаками (т. е. наиболее вероятными или наиболее серьезными)». Манипуляции с информацией такого типа подвергают пассажиров риску и потенциально могут привести к серьезным авариям [5, с. 554].

Следующим неразрешенным вопросом является недостаточное развитие улично-дорожной сети. Улучшение дорог должно быть приоритетной задачей для автономных транспортных средств. Хотя за разработку программного обеспечения отвечает частный сектор, очень важно иметь хорошие дороги с хорошим освещением и четкой разметкой. Как полуавтономным, так и полностью автономным транспортным средствам нужны дороги, позволяющие эффективно работать их камерам и датчикам. Если автомобильные камеры не могут считывать разметку, 3D-карты высокой четкости не так полезны.

Кроме того, было бы полезно установить умные светофоры, которые подают электронные сигналы автономным автомобилям о том, горит зеленый, желтый или красный свет. LIDAR очень хорошо считывает сигналы светофора. Но одно обстоятельство, при котором камерам трудно, – это когда солнце находится низко над горизонтом прямо за светофором.

Как представляется, вложение денег в интеллектуальные системы дорожного движения – еще один способ, которым правительство может помочь частному сектору. Текущие сигналы трафика неэффективны, поскольку они статичны и не содержат никакой информации о потоках трафика. Наличие динамических огней, меняющих свою продолжительность в зависимости от интенсивности движения, уменьшит заторы на перекрестках и уменьшит загрязнение воздуха.

Плохие дороги создают проблемы для автономных транспортных средств. Автомобилям нужны предсказуемые поверхности и четко обозначенные полосы движения. Во время пилотной поездки по пересеченной местности инженеры Delphi обнаружили существенные различия в разметке полосы движения. По словам Глена Де Воса, «автоматизированное транспортное средство столкнулось с затруднением в распознавании полосы движения, на некоторых проезжих частях продольная горизонтальная разметка была нанесена широкими белыми полосами, а на других – с узкими желтыми полосами. Некоторые дорожные разметки были новыми, другие были выцветшими, а некоторые были отмечены выступающими неровностями» [6].

Из-за того, что дороги плохо размечены или спроектированы, полуавтономным или полностью автономным транспортным средствам трудно пересечь эти маршруты, а, следовательно, выбрать наиболее безопасный алгоритм движения. Возрастает риск несчастных случаев и существует серьезная опасность того, что компьютеризированные алгоритмы приведут к неверным решениям. Если не

принять меры, это ограничит возможность распространения автономных транспортных средств. По словам Цао Хэ, аналитика Minzu Securities в Пекине, «учитывая большое разнообразие дорожных условий в разных местах, маловероятно, что какая-либо компания сможет выйти на масштабную отраслевую деятельность в течение ближайших десяти лет» [2].

Следующая проблема связана со сбором данных. Так, Европейский Союз занял ограничительную позицию в отношении сбора и анализа данных. Например, в нем есть правила, ограничивающие возможности таких компаний, как Google, собирать данные о состоянии дорог и отображать виды улиц. Поскольку многие из этих стран обеспокоены тем, что личная информация людей в незашифрованных сетях Wi-Fi попадает в общий сбор данных, ЕС несколько раз штрафовал Google, требовал копии ее данных и накладывал ограничения на собираемые материалы. [7]. Такая ограничительная позиция, безусловно, усложняет разработку карт высокой четкости, необходимых для автономных транспортных средств. Без этих карт беспилотные автомобили не могут безопасно перемещаться по дорогам. Все сказанное не вызывает сомнений, что эти правила затруднят европейским разработчикам программного обеспечения внедрение искусственного интеллекта и карт высокой четкости в автономные транспортные средства. Центральным элементом навигации в этих легковых и грузовых автомобилях является отслеживание местоположения и перемещений. Без карт высокой четкости, содержащих геокодированные данные, и глубокого обучения, которое использует эту информацию, полностью автономное вождение в Европе будет затруднительно. Благодаря этим и другим действиям по защите данных Европейский Союз ставит своих отечественных автопроизводителей в невыгодное положение по сравнению с остальным миром.

Еще одним не маловажным фактором, препятствующим развитию автономных транспортных средств, является недостаточное развитие выделенных систем связи. Поиск выделенных частотных диапазонов является ключом к поддержке автономных транспортных средств. Им нужны определенные полосы, которые хорошо работают независимо от погодных условий или условий движения. Автономные транспортные средства нуждаются в спектре среднего диапазона ниже 6 ГГц из-за необходимости сбалансировать скорость соединения и надежность радиоканала. В ряде мест эти частоты пользуются большим спросом и трудно гарантировать надежное обслуживание, которое требуется автономным транспортным средствам. Потерянный телефонный звонок раздражает потребителей, но потеря связи для беспилотного автомобиля может быть смертельной. Американские производители обычно поддерживают систему выделенной связи ближнего действия (DSRC) [6].

Безусловно, активное использование автономных транспортных средств невозможно без изменения общественного мнения. В конечном счете, общественность должна чувствовать себя комфортно с автономными транспортными средствами, чтобы этот рынок развивался. Как и в случае с любыми новыми технологиями, людям требуется некоторое время, чтобы принять новые модели и раз-

личные способы навигации. Подобно тому, как переход от лошадей к автомобилям и общественному транспорту был спорным, так и надвигающийся переход к автономным транспортным средствам вызывает споры.

Согласно опросу американского общественного мнения, проведенному в Мичиганском университете, многие люди по-прежнему предпочитают традиционные подходы к эксплуатации транспортных средств. Отвечая на вопрос о своих предпочтениях, 46 % американцев ответили, что не предпочитают автомобили с автоматическим управлением, за ними следуют 39 %, которые предпочитают частичное (полуавтономное) вождение, и 16 %, которые поддерживают полностью беспилотные (полностью автономные) автомобили [1].

Взаимодействие с общественностью важно для того, чтобы все понимали влияние интеллектуальных автомобилей и систем дорожного движения на общество, экономику и саму национальную жизнь.

Для полноценного развития сектор автономных транспортных средств также должен решить вопросы юридической ответственности. В настоящее время страховые компании проводят тщательную оценку рисков на основе возраста водителя, пола, опыта и тому подобного. Поскольку большинство несчастных случаев происходит по вине людей, они сосредоточены на том, кто виноват и, кто должен нести ответственность за несчастные случаи, вызванные превышением скорости, вождением в нетрезвом виде, и т. д. [8, с. 154]. Менее ясно, как оценивать ответственность, когда нет водителя или водитель полагается на автоматические средства контроля.

Из всего выше изложенного необходимо сделать следующие выводы. Многие страны имеют разные подходы к политическим, правовым и нормативным вопросам использования автономных транспортных средств, и это отсутствие единообразия создает проблемы для разработчиков систем.

Необходимо подготовить такой пакет нормативных актов, который запретит противоправное поведение в отношении автономных транспортных средств и предусмотрит уголовное наказание за такого рода деяния. Крайне важно, чтобы автономные транспортные средства работали безопасно, и чтобы люди не нарушали работу программного или аппаратного обеспечения транспортных средств, что могло бы нанести вред пассажирам. Любой, кто занимается подобным поведением, должен быть наказан по всей строгости закона.

Однако остаются более широкие социальные и этические вопросы, которые необходимо учитывать по мере приближения к коммерциализации. Как программисты должны встроить этический выбор в автоматизированные функции и продвинутые алгоритмы? Например, если автоматизированная машина сталкивается с исходом между столкновением одного ребенка или группы из 10 детей, как она делает этот выбор? Какие факторы в алгоритме заставят его систему отклониться в ту или иную сторону? Можно представить множество возникающих этических проблем, и разработчикам программного обеспечения приходится делать выбор в отношении того, как с ними справляться. Изучение того, как решать эти сложные проблемы, является серьезной проблемой, стоящей перед миром.

Список литературы

1. Шотле Б., Сивак М. Предпочтения автомобилистов в отношении автономных автоматов разного уровня // TIME USA. URL: <https://time.com/4037387/sivak-and-schoettle-driverless-cars-accelerate-or-brake/>.
2. Baidu вступает в глобальную гонку за доминирование беспилотных автомобилей // Bloomberg L. P. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-01-24/baidu-enters-the-global-race-to-dominate-era-of-driverless-cars>.
3. Фагнант Д., Кокельман К. Последствия совместного использования автономных транспортных средств для путешествий и окружающей среды с использованием сценариев агентных моделей // 93-е ежегодное собрание Совета по исследованиям в области транспорта. Вашингтон, округ Колумбия, 2014. С. 1–13.
4. Технология автономных транспортных средств: руководство для политиков / [Андерсон Дж. и др.] // RAND Corporation. URL: <https://www.rand.org/>.
5. Пейт Дж., Шладовер С. Потенциальные кибератаки на автоматизированные транспортные средства // IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems. URL: https://www.researchgate.net/publication/266780575_Potential_Cyberattacks_on_Automated_Vehicles
6. Андерс Дж. Toyota делает разворот в области автономных автомобилей // MIT Technology Review. URL: <https://www.technologyreview.com/>.
7. Миллер К., О'Брайен К. Непростые отношения Германии с Google Street View // New York Times Company. URL: <https://www.nytimes.com>.
8. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

Темнышов А. А.¹,

*заместитель начальника кафедры
организации деятельности подразделений
по обеспечению дорожного движения*

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат технических наук

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ ПРОЕКЦИОННЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

С целью реализации задач по обеспечению безопасности дорожного движения, снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) указанных в Протоколе от 24 декабря 2018 г. № 16 утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальными проектами разработанными Минтрансом России Паспорта Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которого разработано четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России», внедрение интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС) в крупных городах Российской Федерации происходит достаточно прогрессивно.

ИТС – это совокупность информационных, коммуникационных, программно-аппаратных систем и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой всех участников дорожного движения с целью повышения безопасности и комфорта для водителей и пешеходов.

Разрабатываемые и вводимые в эксплуатацию современные ИТС являются не только системами управления транспортом, а системами принятия управленческих решений, в которых, происходит анализ контроля связей между транспортными средствами и объектами транспортной инфраструктуры, следовательно, принятие решения основывается на получении, накоплении и хранении в реальном времени и сформированных больших баз данных от различных источников информации, а также сформированных спрогнозированных данных.

Одним из элементов ИТС является проекционные пешеходные переходы (далее – ППП), которые могут применяться, как на регулируемых, так и на нерегулируемых пешеходных переходах, с учетом специфики используемого оборудования и программного обеспечения.

Задачи реализации применения управляемых ППП в ИТС на улично-дорожной сети (УДС) в муниципальных образованиях позволит добиться:

- увеличение пропускной способности транспортных потоков;
- увеличение пропускной способности пешеходных потоков;

¹ © Темнышов А. А., 2022.

- увеличения средней скорости транспортного потока;
- сокращение времени дорожных заторов;
- снижения вредных выбросов в атмосферу;
- повышения безопасности дорожного движения.

Общеиспользуемое и малозатратное инженерно-техническое обеспечение пешеходного перехода, устраиваемое на автомобильных дорогах общего пользования, а также на участках дорог, находящихся в пределах муниципальных территорий содержит:

- знак 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» закрепленный на опоре;
- размещенное над переходом на перекладине сигнальное освещение, располагающегося на столбе или специализированной стойке;
- датчики движения;
- источник или источники питания;
- блок управления;
- коммуникационные элементы и узлы;
- элементы для размещения и крепления вышеперечисленных элементов на опорах (стойках) [2, 3].

Данная стандартная система не в достаточной мере обеспечивает визуальный эффект привлечения внимания водителей транспортных средств к местам перехода пешеходов по проезжей части.

Однако, недостаток рассмотренных проектов организации пешеходных переходов – низкая эффективность воздействия световой информационной индикации в момент нахождения пешехода на пешеходном переходе, возможная нестабильная работа источников освещения в зоне пешеходного перехода, отсутствие контроля за функционированием устройства освещения в границах пешеходного перехода.

Наиболее перспективная стадия развития пешеходного перехода с целью привлечения внимания водителей и обеспечения безопасности пешеходов – увеличение освещенности, т.е. установка на опорах источников света, датчиков движения пешеходов, скоммутированных с вызывными кнопками для вызова разрешенного сигнала для движения, а также дорожных светильников, снабженных блоками управления, которые подключены к внешнему источнику питания.

Инженерно-технический результат в сочетании с программно-аппаратным комплексом, достигается посредством реализации комплекса функций системы проекционного пешеходного перехода, состоящего:

- из дополнительных предупреждающих дорожных знаков 1.22 «Пешеходный переход» с элементами световой индикации для привлечения внимания водителя и информирующих о приближении к пешеходному переходу, устанавливаемых заранее с двух сторон направления движения автотранспортных средств в соответствии с требованиями [1];
- из знаков особых предписаний 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» с элементами световой индикации, устанавливаемых у пешеходного перехода с двух сторон на опорах [1];
- из комплекса устройств для освещения непосредственно пешеходного перехода;

- из минимум двух сенсорных устройств, устанавливаемых по обе стороны пешеходного перехода;
- из датчиков обнаружения пешеходов;
- из программно-логического устройства, связанного с приемопередатчиком, внутренней системой питания и измерительными датчиками, а также с датчиками обнаружения пешеходов и с элементами световой индикации дорожных знаков, источником света для освещения пешеходного перехода;
- из проекционной матрицы дорожной разметки 1.14.1 [4].

Сенсорное устройство устанавливается на стойках, содержащих коммутационный шкаф с преобразующим блоком питания, используемым в качестве внешней системы питания. На стойках опор устанавливается вызывная кнопка для пешеходов с целью дублирования функции датчиков движения – включение световой индикации на дорожных знаках, подсветка пешеходного перехода и проекционной матрицы разметки для информирования водителей транспортных средств о переходе пешеходом проезжей части дорожного покрытия.

В качестве датчиков обнаружения пешеходов могут использоваться:

- инфракрасные или радиолокационные датчики движения, соединенные с пешеходными вызывными кнопками;
- блоки регистрации местонахождения GSM-сигналов от сотовых телефонов пешеходов;
- устройство регистрации концентрации катаболизма человека.

Исполнительные модули размещаются на расстоянии от пешеходного перехода с двух сторон дороги.

В качестве устройства для освещения пешеходного перехода используется минимум один дорожный светильник, соединенный с сенсорными модулями, который подключен к внешнему источнику питания. Дорожный светильник/светильники могут быть установлены в двух вариантах:

- на консоли опоры непосредственно над пешеходным переходом для полного его освещения;
- на двух консолях опор, установленных с обеих сторон пешеходного перехода.

Внутренняя система питания каждого модуля связана с соответствующим модулем обеспечения электропитания.

Возможность изменения выходного напряжения позволит управлять яркостью проекционной матрицей разметки ППП, а также каждым из элементов световой индикации всех дорожных знаков, формировать эффект «бегущего огня», что улучшит восприятие дорожного знака в области пешеходного перехода.

Соединение датчиков обнаружения пешеходов, элементов сенсорного модуля (внутренней системы питания, датчиков напряжения, приемопередатчиков) обеспечит повышение эксплуатационных характеристик системы за счет сокращения перебоев в ее работе. Возможность заблаговременной передачи сигнала о наличии пешехода у нерегулируемого пешеходного перехода для включения элементов световой индикации дополнительного дорожного знака в режим динамической световой индикации позволяет точно указать место расположения пешехода на расстоянии от пешеходного перехода и проекционной разметки.

Данные действия производятся с целью заблаговременного предупреждения водителя транспортного средства.

Передача информации водителю транспортного средства о наличии пешеходов на пешеходном переходе осуществляется за счет связи датчика обнаружения пешеходов с сенсорным модулем, соединенным:

- с элементами световой индикации дорожных знаков и дорожными светильниками для их включения при приближении пешехода к пешеходному переходу;
- с элементами световой индикации дополнительных дорожных знаков, расположенных на удалении от пешеходного перехода;
- с дополнительным освещением, формируемым проекционной матрицей разметки.

Бесперебойность работы системы ППП обеспечивается путем подключения к сети электропитания каждого из элементов системы. Необходимо заметить, что каждый из элементов системы имеет внутреннюю (автономную) систему питания внутри модулей для стабилизации их индивидуального рабочего напряжения, а также дублирования в случае перебоев основного питания электроэнергией, что исключает сбой в работе любого в отдельности модуля системы.

Таким образом, наиболее надежным, энергонезависимым и безопасным для всех участников дорожного движения является внедрение беспроводной радиочастотной системы организации пешеходного перехода с заблаговременным предупреждением водителя транспортного средства о наличии пешехода на проезжей части, а также создание системы динамической световой индикации дорожных знаков.

Преимуществами предлагаемой системы организации пешеходного перехода по сравнению с ранее рассмотренными являются:

- повышение эксплуатационных характеристик системы за счет возможности дистанционного мониторинга работы;
- удаленное управление;
- гибкость настройки параметров;
- бесперебойность работы за счет резервного энергопитания;
- повышение безопасности пешехода на нерегулируемом пешеходном переходе.

Источники для сбора исходных данных в ИТС от ППП должны содержать описания, характеристики, рекомендации и требования к:

- доменным, физическим и функциональным архитектурам проекционных пешеходных переходов, реализованным в соответствии с утвержденными концепциями ИТС, или к архитектурам, определяющим соответствующие модели;
- подсистемам и элементам подсистем ИТС;
- телематическим системам и технологиям.

Реализация следующих задач позволит сформировать следующий этап развития ППП, с целью снижения количества погибших и раненых, в одном из самых распространенных видов дорожно-транспортных происшествий – наезд на пешехода:

- реализация сбора, обработки и передачи как статистической, так и управляющей информации между ППП и ИТС осуществляется путем добавления модема сотовой связи GSM/GPRS, снабженного сим-картой, антенной и внутренней системой питания;
- применение микросхемы электронных часов, соединенной с системой управления ППП и дежурным питанием, обеспечивающей информацией о реальном времени и дате, необходима для изменения режимов работы системы согласно суточному времени и отправки в эксплуатирующую организацию корректной информации о работоспособности системы ППП с учетом реального времени;
- добавление дублирующего дежурного питания электронных часов с целью исключения сброса данных о реальном времени при отсутствии внешнего питания. Таким образом, вне зависимости от возможных сбоев во внешнем электропитании возможность получения достоверной информации с коррекцией на суточное время, что позволит системе включать элементы световой индикации и проекционную матрицу по установленному графику;
- применение вариационных устройств регистрации, на определенной площади, нахождения готовящихся к переходу через проезжую часть пешеходов перед пешеходным переходом.
- использование блока коммутации ППП с ИТС программой построения беспроводной радиочастотной сети и программой формирования информации о состоянии и работоспособности всех элементов системы с возможностью ее отправки на электронную почту эксплуатирующей организации, на автоматизированное рабочее место ИТС посредством модема сотовой связи GSM/GPRS.

Список литературы

1. ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки. Общие технические требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200038802> (дата обращения: 21.06.2022).
2. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200057674> (дата обращения: 21.06.2022).
3. ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования. Общие требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200138623> (дата обращения: 21.06.2022).
4. ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования: национальный стандарт Российской Федерации // АО «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200158480> (дата обращения: 21.06.2022).

Темняков Д. А.¹,

заместитель начальника кафедры

организации деятельности подразделений

по обеспечению безопасности дорожного движения

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат педагогических наук, доцент

ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗРАСТНЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проблема обеспечения безопасности возрастных участников дорожного движения в современных условиях общественного развития, изменения социальной геронтологии, увеличение числа пожилых людей во многих странах, приобретает особое значение. По данным Организации Объединенных Наций продолжается снижение уровня рождаемости, однако к 2050 г. численность населения мира увеличится на 2 млрд человек. Произойдет это за счет увеличения числа пожилых людей. Согласно прогнозам, число детей в возрасте до 5 лет будет уступать числу лиц в возрасте 65 лет и старше [1]. Сегодня пожилые люди (в возрасте 65 лет и старше) составляют самую быстрорастущую возрастную группу в мире. В 2018 г. впервые в мире число пожилых людей превысило число детей в возрасте до пяти лет, а к 2050 г. их станет больше, чем подростков и молодежи вместе взятых (от 15 до 24 лет). В некоторых регионах, таких как Европа и Восточная Азия, уже возникает значительная проблема с оказанием поддержки пожилым людям и обеспечением ухода за ними. По мере увеличения ожидаемой продолжительности жизни пожилые люди, вероятно, будут играть более значительную роль в обществе и экономике. Во многих странах, где число пожилых людей значительно увеличилось приоритетными стали вопросы системы образования, здравоохранения, социальной защиты и обеспечения безопасности возрастных участников дорожного движения с целью обеспечения всем необходимым этой растущей в численности возрастной группы населения.

В Российской Федерации ежегодно проводятся социально значимые акции, призванные привлечь внимание широкой общественности к повышению безопасности участников дорожного движения, находящихся в преклонном возрасте.

К сожалению, пожилые люди составляют определенную «группу риска» и поэтому нуждаются в особом отношении со стороны других участников дорожного движения. Зачастую пешеходы преклонного возраста переходят проезжую часть в неположенных местах, перед близко идущим транспортом. В силу возрастных изменений пожилой человек не всегда может адекватно оценить дорожную обстановку, подвергая свою жизнь неоправданному риску.

Работники Госавтоинспекции регулярно проводят профилактические мероприятия с людьми преклонного возраста, разъясняют представителям старшего

¹ © Темняков Д. А., 2022.

поколения правила безопасного поведения на дорогах. В свою очередь необходимо отметить, что в большей мере и лучше разработаны методики проведения пропагандистских мероприятий с детьми, а такой растущей в численности группе населения как пожилые участники дорожного движения не уделяют достаточного внимания [5, с. 50].

Пожилые люди нуждаются в повышенном внимании и особой заботе на дороге, – в силу возраста им зачастую бывает трудно сориентироваться в интенсивном дорожном движении. Пожилые пешеходы и водители транспортных средств являются одной из наиболее уязвимых и незащищенных категорий участников дорожного движения. Они в силу возрастных изменений не всегда в полной мере могут контролировать дорожную ситуацию.

Количество ДТП с участием пешеходов по России снизилось почти на 20 %. Но при этом в ДТП, по-прежнему погибают и получают ранения значительная часть участников дорожного движения. А значительная часть жертв аварий – дети и пожилые люди, на дороге они особенно уязвимы.

И если за детьми зачастую смотрят родители, то пенсионеры часто передвигаются возле проезжей части в одиночку.

Ухудшение слуха, зрения, замедление реакции и скорости ходьбы, к сожалению, эти возрастные изменения неизбежны и влекут за собой риск попасть в опасную ситуацию на дороге особенно зимой.

По субъективным причинам очень тяжело перевоспитать человека в возрасте. Требуется напоминать про ответственность: не только за себя, но и за окружающих. Все службы ответственные за безопасность дорожного движения должны проводить беседы, объяснять важность соблюдения ПДД, приглашать пожилых участников дорожного движения на мероприятия, посвященные этому. Обращать внимание на опасные участки дороги, если такие есть недалеко от дома, а также напоминать алгоритм перехода улицы: «Стоять – смотри – слушай – думай – иди» [3, с. 154].

Пожилым лучше передвигаться по улице в сопровождении родных и близких или же обратиться за помощью к прохожим – никто не откажется помочь.

Также возрастным людям обязательно нужно использовать световозвращающие элементы, – они помогут быть заметными для водителей.

Тем не менее старшее поколение по-прежнему может оставаться активным участником дорожного движения. Соблюдая элементарные правила безопасности, любой пенсионер может быть как активным пешеходом, так и водителем.

В России, например, нет четкого возрастного ограничения по предельному возрасту водителя транспортного средства, решающим фактором в этом вопросе остается только состояние здоровья водителя.

Большинство дорожно-транспортных происшествий, к сожалению, происходит из-за невнимательности либо отсутствия культуры поведения на дорогах. Необходимо вести разъяснительную работу не только с пожилыми участниками дорожного движения, но и с каждым водителем, который должен понимать, что пожилому человеку бывает трудно сориентироваться в интенсивном дорожном

движении. И если, например, он видит, что человек преклонного возраста, слишком медленно переходит через проезжую часть или не успевает перейти дорогу на зеленый свет: не надо раздражаться и сигналить, надо просто терпеливо и корректно его пропустить. Это элементарные нормы вежливости, которые должны соблюдать все водители.

Как показал проведенный нами опрос совместно с инспекторами ДПС ГИБДД МВД России современные пожилые водители в значительной степени полагаются на самостоятельное вождение, исключая почти все другие варианты транспорта. При этом более 90 % водителей сообщают, что вождение является их средством передвижения, как для необходимых, так и для дискреционных поездок. Лица, не являющиеся водителями (водители, утратившие водительское удостоверение по различным причинам, люди, которые никогда не сели за руль), реже используют транспорт для дискреционных поездок (например, для общения или отдыха) и сообщают об использовании различных вариантов транспорта. Лица, не являющиеся водителями, сообщили, что в основном пользуются общественным транспортом, транспортом близких людей (подвозят родственники и друзья) и такси [4, с. 373].

По мнению респондентов, вождение автомобиля – это инструментальная деятельность повседневной жизни, которая облегчает выполнение других жизненных ролей. Вождение рассматривается многими людьми в развитых странах как необходимость и прочно ассоциируется с благополучием, мобильностью и автономией. Пожилые люди, оценили вождение транспортных средств как второй по значимости фактор в их жизни, после использования телефона.

Пожилые водители неохотно планируют прекращение вождения автомобиля. Вождение автомобиля прочно вошло в современный образ жизни, и нынешнее поколение пожилых людей использует автотранспортные средства гораздо чаще и на большие расстояния, чем любое предыдущее поколение. Зачастую пожилые водители живут в сельских или пригородных районах, а не в городских центрах, и это усиливает тенденцию к тому, что пожилые люди продолжают водить автотранспортные средства дольше. Действительные водительские права могут приобретать символическое значение «доказательства» независимости, свободы и индивидуальности и могут использоваться, как способ дистанцироваться от стереотипа старости. Общественный транспорт пожилыми водителями рассматривается как стигматизированный, неприемлемый и неудобный. Поскольку пожилые люди более 80 % поездок совершают на личном транспорте, а жители сельской местности – более 90 %, отказ от вождения, по их мнению, влияет на мобильность и независимость.

Из-за этих факторов прекращение вождения для пожилых людей может быть эмоциональной проблемой, поскольку законодательно предельный возраст водителя не ограничен, и он может управлять транспортным средством, если прошел медицинскую комиссию, только от пожилого водителя зависит, когда он сознательно откажется от управления транспортным средством. Однако прекращение вождения может быть незапланированным и, следовательно, связано с серьезными последствиями, такими как депрессия, снижение активности вне дома,

изоляция и, в свою очередь, ухудшение здоровья. Прекращение вождения и последующая ограниченная мобильность в обществе могут привести к потере других жизненных ролей и повлиять на чувство самооффективности, самоуважения и удовлетворенности жизнью, что, в свою очередь, может повлиять на здоровье и поведение человека. Изменения, связанные с нормальным старением, наличием заболеваний и использованием лекарств, могут повлиять на безопасность, уверенность и комфорт пожилых водителей.

В то время как вождение автомобиля может иметь риски и последствия для здоровья пожилых людей, то же самое может произойти и с прекращением вождения. Если пожилым водителям предоставляется своевременная, целенаправленная и соответствующая информация и меры вмешательства, их можно поощрять к «самоконтролю» их поведения за рулем. Это предполагает, что пожилые водители должны более внимательно следить за своими способностями к вождению и состоянием здоровья, добровольно прекращать вождение в соответствующее время и переходить к использованию альтернативных вариантов транспорта. При благоприятном подходе водителям предоставляются возможности выбора, поощряется обращение за помощью, когда они в ней нуждаются, и им оказывается поддержка в принятии решений, а не просто приказывают не садиться за руль или оставляют продолжать движение с высоким риском для себя и других. Возможность осуществлять выбор в переходный период приводит к лучшей способности справляться с изменениями и двигаться дальше, стратегии, способствующие безопасной адаптации отказа от управления транспортным средством пожилых водителей, могут помочь в этом процессе.

В заключении можно сделать вывод о том, что, хотя отказ от вождения пожилых водителей – это сугубо индивидуальный опыт, можно было бы разработать матрицу, отражающую общие этапы отказа от вождения, с которыми сталкиваются пожилые люди. Отказ от вождения – это переходный период в жизни, имеющий последствия для безопасности и благополучия.

Вполне вероятно, что транспортные потребности и возможности людей будут меняться с возрастом. В то время как многие ученые, медицинские работники и сотрудники государственных организаций ответственных за безопасность дорожного движения признают тенденцию возрастания пожилых водителей, отмечают и подчеркивают необходимость поощрения за отказ управления транспортными средствами возрастных водителей, результаты показывают, что пожилые люди не разделяют это понимание. Большинство нынешних водителей, указали, что они не планируют прекращать вождение и, в частности, не строили планов на случай непредвиденных обстоятельств, а некоторые настолько сопротивлялись этой идее, что отказались отвечать на вопросы о потенциальных ресурсах, которые помогут им отказаться от управления автомобилем.

Несомненно, вождение автомобиля имеет разное значение для разных людей. Для некоторых людей это высоко ценяемая роль, тесно связанная с идентичностью и самооценкой, в то время как для других она служит для обеспечения удобства, доступа и мобильности. Ресурсы должны быть чувствительны к этим различным значениям и реагировать на изменения с течением времени [2, с. 134].

В научных исследованиях основное внимание пожилым участникам дорожного движения уделялось лишь как фактору для документирования рисков, которые представляют собой пожилые водители и с которыми они сталкиваются, продолжая управлять автомобилем. Более ограниченное внимание было сосредоточено на вопросах безопасности, связанных с альтернативами вождению. Вопросы личной безопасности и безопасности дорожного движения пожилых людей по-прежнему вызывают беспокойство у всех социально активных членов общества. Результаты опроса показывают, что некоторые водители могут предпочесть продолжить вождение из-за их беспокойства о безопасности использования других вариантов в частности общественного транспорта, особенно в ночное время. Эти опасения включают страх перед агрессией в общественных местах при попытке воспользоваться общественным транспортом, а также опасения по поводу падения из-за слабого опорно-двигательного аппарата либо столкновения с другими людьми во время ходьбы или использования общественного транспорта [6, с. 236].

Поскольку использование общественного транспорта обычно требует ходьбы до остановки общественного транспорта и в конце каждой поездки, опасения по поводу безопасности пожилых людей как пешеходов оправданы. Для решения проблем безопасности пожилых участников дорожного движения можно сформулировать следующие рекомендации для организаций ответственных за безопасность дорожного движения:

- убедитесь, что расстояния до остановок общественного транспорта являются разумными для пожилых людей. например, необходимо стремиться к тому, чтобы для большинства жителей района расстояние до общественного транспорта составляло не более 400 м;
- при организации остановок общественного транспорта учитывайте рельеф местности, чтобы облегчить доступ к остановкам общественного транспорта (размещайте остановки соответствующим образом, например, по отношению к холмам и обеспечьте соответствующие пешеходные дорожки);
- обеспечьте достаточное освещение для доступа пешеходов, чтобы уменьшить количество падений и повысить личную безопасность;
- просвещать пожилых людей о стратегиях повышения безопасности пешеходов и личной безопасности.
- сосредоточьте некоторые образовательные и информационно-просветительские кампании на относительных рисках для пожилых участников дорожного движения, помимо водителей.
- обеспечивайте соответствующие маршруты для удовлетворения потребностей пожилых людей, т. е. транспорт через пригороды и к основным торговым и медицинским организациям.
- поощряйте использование альтернативных вариантов, пока пожилые водители еще не отказались от управления автомобилем.
- продвигайте эти услуги как привлекательную альтернативу вождению.

Список литературы

1. Демографические изменения. Официальный сайт ООН. URL: <https://www.un.org/ru/un75/shifting-demographics>.
2. Лохбаум В. А. О необходимости введения меры административной ответственности в виде обязательного прохождения повторительных курсов подготовки водителей за систематические правонарушения в области дорожного движения и проверки знаний и навыков при замене водительского удостоверения по истечении срока его действия // Современное общество и право. 2022. № 2 (57). С. 130–136.
3. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.
4. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.
5. Темняков Д. А. Педагогические образцы поведения как фактор формирования профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей образовательных организаций силовых ведомств // Совершенствование профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей в образовательных организациях системы МВД России : сборник научных трудов конференции. М. : Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2018. С. 48–50.
6. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.

*Тишкина Д. В.*¹,

курсант 212 учебного взвода

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: Темняков Д. А.,

заместитель начальника кафедры

организации деятельности подразделений

по безопасности дорожного движения

Московского областного филиала

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

кандидат педагогических наук, доцент

ФОРМИРОВАНИЕ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ ПРИ ПЕРЕДВИЖЕНИИ НА СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В больших городах увеличивается поток транспортных средств, провоцирующий загруженность на дорогах и влияющий на сложность планируемого маршрута. Появляется все больше альтернатив для передвижения в городской среде. Активно внедряются в повседневную жизнь роликовые коньки, сигвеи, скейтборды, электроскейтборды, электросамокаты, моноколеса – средства индивидуальной мобильности. Они становятся не только средством передвижения, облегчающим будничное перемещение, но и источником повышенной опасности, особенно учитывая тот факт, что в соответствии с действующим законодательством в области дорожного движения средства индивидуальной мобильности транспортными средствами не являются и порядок перемещения с их помощью не регламентирован.

Средства индивидуальной мобильности очень мобильны и удобны в использовании, а также доступны в бюджетном плане, по сравнению с автомобильным или мотоциклетным транспортом. На дорогах общего пользования все чаще можно встретить лиц, передвигающихся в общем транспортном потоке на роликовых коньках, сигвее, скейтборде, электроскейтборде, электросамокате, моноколесе. Далек не каждый из этих лиц находится в защитном шлеме и далеко не каждый соблюдает при этом Правила дорожного движения, хотя такое средство передвижения способно развивать достаточную скорость, создающую высокую вероятность потери управления при довольно ограниченной маневренности. Водители в свою очередь обязаны еще больше концентрировать собственное внимание на дополнительных участниках дорожного движения и находиться вне зоны комфорта при управлении транспортным средством, что создает напряженную психологическую обстановку [1, с. 153–154]. Лица, непосредственно управляющие средствами индивидуальной мобильности подвергают собственную жизнь опасности и создают аварийную обстановку на дороге. Складывается до-

¹ © Тишкина Д. В., 2022.

вольно непростая ситуация: Правила дорожного движения не закрепляют понятие «средство индивидуальной мобильности», однако таких средств на улицах городов появляется все больше. Не регламентирована также особенность использования данных средств при передвижении, хотя они активно используются при непосредственном взаимодействии с иными участниками дорожного движения. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, не знакомы с общепринятыми правилами дорожного движения, так как их собственное положение не установлено, а порядок передвижения не закреплён, или же, что происходит зачастую, желают не следовать правилам, аргументируя это тем, что они лишь пешеходы. Необходимо помнить о том, что пока не внесены поправки в ПДД, необходимо подчиняться действующему законодательству в области дорожного движения, а это значит, что лица, передвигающиеся на средстве индивидуальной мобильности, действительно приравниваются к пешеходам и обязаны соблюдать требования, предъявляемые к пешеходам, закреплённые в главе 4 ПДД.

Если такие лица являются пешеходами, то проезжая часть – не зона их передвижения. Для их передвижения предусмотрены пешеходные или велопешеходные дорожки, пешеходные или велопешеходные зоны. Даже с помощью велосипеда разрешено движение на специально отведённых велодорожках или же при их отсутствии – по краю проезжей части в направлении движения потока транспортных средств. Скорость при этом не может развиваться более закреплённых в ПДД 25 км/ч, в то время как при помощи СИМ из-за различных технических характеристик достигается большая. Такое скоростное ограничение обусловлено тем, что высшая скорость может нанести серьёзные телесные повреждения пешеходам, находящимся на тротуаре.

Средства индивидуальной мобильности, имеющие электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и (или) максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, относятся к мототранспортным средствам категории L в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и для управления такими средствами уже необходима соответствующая категория – «М» или «А1».

Отдельно стоит остановиться на электросамокатах, имеющих мощность более 250 Ватт, а это почти все электросамокаты на рынке данного вида средств передвижения, которые формально согласно ПДД вполне можно приравнять к мопеду. Определение мопеда подходит к электросамокатам и в нём нет признаков, по которым можно было бы исключить электросамокат. Но ГИБДД не приравнивает электротранспорт к мопедам, считая лиц, управляющих данным средством пешеходами. К сожалению, присутствует тот факт, что в больших городах люди передвигаются на данных средствах, как между пешеходами, так и между автомобилями, пересекая при этом улицы совершенно по произвольной, траектории, не руководствуясь знаками приоритета, запрещающими знаками, разметкой или сигналами светофора.

Передвижение на средствах индивидуальной мобильности может осуществляться на тротуарах, пешеходных или велопешеходных дорожках, а также в ме-

стах, в которых ограничено движение транспорта: парки, дворы, скверы, специальные скейтпарки, площадки для катания. Выезд на проезжую часть при этом не допускается, а при пересечении проезжей части по пешеходному переходу, необходимо осуществить переход, взяв средство индивидуальной мобильности в руки. Формирование правовой и нравственной культуры участников дорожного движения использующих средства индивидуальной мобильности невозможно без целостного воспитательного процесса. Соответственно, в содержании данного воспитания ключевая роль отводится сотрудникам ГИБДД как образцу профессиональной этики сотрудника силовых ведомств [2, с. 49].

Необходима также особая техника безопасности при передвижении на средствах индивидуальной мобильности, чтобы обезопасить жизнь и здоровье людей. Разумеется, передвижение должно осуществляться только в защитной экипировке: шлеме, наколенниках, налокотниках. Требованием к поверхности передвижения также определенное: по относительно ровной поверхности, чтобы минимизировать риск наезда на неровность и исключить дальнейшее падение. Следует быть предельно бдительным по отношению к другим лицам, участвующим в дорожном движении, рассчитывая дистанцию и скорость, которая не должна превышать установленных законодательством скоростных рамок [3, с. 236]. Пользование мобильными устройствами, отвлекающими от управления, также запрещается при передвижении. Аккумулятор средства индивидуальной мобильности должен быть вовремя заряжен, чтобы избежать незапланированной остановки и корректировки маршрута.

Направление движения, правила проезда, приоритет транспортных средств, запреты и ограничения – должно строго и точно соблюдаться согласно порядку, установленному Правилами дорожного движения. Никто не должен пренебрегать требованиями и каждый участник дорожного движения должен быть ознакомлен с пунктами Правил и ответственностью, которую понесет за нарушение [4, с. 376].

Вопрос о необходимости регламентации и закрепления на законодательном уровне положения средств индивидуальной мобильности и лиц, передвигающихся на них, поднимается уже не первый год, начиная примерно с 2014 г. Тема при этом является при этом достаточно актуальной и бурно обсуждаемой, как среди населения, так и на федеральном уровне. В сентябре 2019 г. Минтранс показал предварительный проект изменений в ПДД, а 20 апреля 2020 г. он публикуется на федеральном портале нормативных правовых актов. Так, появился первый конкретный документ, затрагивающий вопрос о средствах индивидуальной мобильности. Данный проект прошел стадию общественных обсуждений, в ходе которых поступило около 60 предложений и вопросов, и в конце июня появляется уже третий, доработанный вариант. 24 июля 2020 г. проект получает отрицательный отзыв от Министерства экономического развития которое выдвигает два замечания: первое- не связанное с пунктами поправок о СИМ, а второе заключается в том, что разработчик проекта не ответил на все вопросы и предложения в рамках общественного обсуждения, хотя в августе 2020 г. проект был размещен уже с ответами на все вопросы и предложения.

Согласно проекту от 2020 г. средство индивидуальной мобильности определяется как устройство, имеющее одно или несколько колес или роликов, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя/ электродвигателей и/или мускульной энергии человека: роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства, за исключением велосипедов и инвалидных колясок. Так, они исключаются из категории «пешеходы», но не являются категорией «транспортное средство». Мопедом же будет признаваться только транспортное средство, имеющее сиденье. Устанавливаются запреты и ограничения, а также возрастные категории и приоритетные зоны для передвижения СИМ. Лица, старше 14 лет обязаны использовать велосипедные и велопешеходные дорожки, проезжую часть велосипедных зон, а также велосипедные полосы. При отсутствии вышеперечисленного или невозможности передвижения по данным зонам, допускается движение в пешеходных зонах, по тротуарам и пешеходным дорожкам. При управлении СИМ лицами, в возрасте от 7 до 14 лет, зона для передвижения ограничивается тротуарами, пешеходными, велосипедными, а также велопешеходными дорожками, пределами пешеходных зон. Дети до 7 лет остаются в категории «пешеход», однако при условии, что СИМ не оборудовано двигателем, на СИМ с электродвигателем дети осуществляют передвижение только в рекреационных зонах и в сопровождении взрослых. Пешеходы по отношению к СИМ обладают приоритетом. Скорость не должна превышать 20 км/ч, а выезд на проезжую часть остается запрещенным [5, с. 14]. Имеются и другие ограничения, регламентирующие передвижение СИМ, касающиеся запрещающих знаков, правил передвижения, остановки и стоянки, передвижения в темное время и иные.

В октябре 2021 г. Министерство транспорта совместно с Министерством внутренних дел объявляет о подготовке итоговой версии проекта поправки к ПДД. Текст документа пока является недоступным для публичного ознакомления. Поэтому остается только ждать последних доработок, касающихся актуального вопроса об использовании СИМ, и дальнейшего внесения поправок в ПДД. На данный момент лицам, передвигающимся на СИМ стоит придерживаться правил, ограничений и запретов, закрепленных в действующем законодательстве в области дорожного движения, соблюдая при этом технику безопасности и не забывая о других участниках дорожного движения, чтобы не подвергать опасности и риску как собственную жизнь, так и жизнь водителей и пешеходов, контактирующих друг с другом на тротуарах, проезжих частях и в иных местах, предназначенных для непосредственного передвижения.

Список литературы

1. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

2. Темняков Д. А. Педагогические образцы поведения как фактор формирования профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей образовательных организаций силовых ведомств // Совершенствование профессиональной и нравственной культуры курсантов и слушателей в образовательных организациях системы МВД России : сборник научных трудов конференции. М. : Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2018. С. 48–50.

3. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.

4. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

5. Темняков Д. А. Оценка эффективности применения технических средств контроля знаний слушателей в образовательных учреждениях МВД России : учебно-методическое пособие. Домодедово : Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2000. 30 с.

Трушина И. О.¹,

командир отделения 492 взвода

Института-факультета подготовки сотрудников

для органов предварительного расследования

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: Вихляев А. А.,

преподаватель кафедры

административной деятельности органов внутренних дел

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

ПРИМЕНЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ ПРИ РАБОТЕ СЛЕДСТВЕННО-ОПЕРАТИВНЫХ ГРУПП НА МЕСТАХ ПРОИСШЕСТВИЯ В СВЯЗИ С НАЕЗДОМ НА ПЕШЕХОДОВ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

По официальным данным Научного Центра ГИБДД МВД России, каждое одиннадцатое дорожно-транспортное происшествие приводит к смертельному исходу, а суммарное количество погибших в ДТП только по данным за 2021 г. составляет 12 580 человек, что составляет 11 % от общего числа происшествий.

Дорожно-транспортные происшествия с наездом на пешехода занимают вторую позицию по наиболее распространенным видам происшествий на дороге (26,8 % или 35 679 случаев), на долю которых приходится наибольшее число погибших [1].

Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения, повлекших смерть, предусмотрена ст. 264 УК РФ. При решении вопроса о наличии в действиях лица, управляющего транспортным средством, признаков уголовного преступления, наравне с данными, отражающими объективную сторону его действий (исправность транспортного средства, наличие алкогольного опьянения, соблюдение условий движения и пр.), которые можно получить в рамках предварительной проверки или последующих следственных действий, важное внимание следует уделять производству осмотра места ДТП.

В соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации осмотр места происшествия производится в целях обнаружения следов преступления, выяснения других обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела [2, с. 176].

Одним из наиболее важных элементов осмотра места происшествия при проведении процессуальных действий следователя является применение специальных технических средств, позволяющих запечатлеть картину последствий происшествия на месте ДТП, осуществить измерительные и фиксационные действия. Своевременная и наиболее полная фиксация обстановки на месте происшествия позволяет получить и систематизировать сведения о совершенном ДТП и, в последующем, выстроить правильные следственные версии случившегося

¹ © Трушина И. О., 2022.

(точное количество участников ДТП и иных пострадавших, причины совершения ДТП, траекторию движения транспортного средства в момент наезда на пешехода, его техническую исправность, оценить влияние внешних факторов на водителя и транспортное средство в момент ДТП и пр.).

Таким образом, применение современных технологий при проведении осмотра места происшествия по ДТП со смертельным исходом позволяет не только экономить время при осмотре места происшествия, но и запечатлеть, смоделировать (воссоздать) полное представление о состоянии места происшествия и иных обстоятельствах, имеющих значение для расследования уголовного дела.

Средства высокого разрешения для фиксации и демонстрации обстановки места происшествия, системы виртуальной реальности, сферические панорамы наиболее сложных мест происшествия (актуальный способ для описываемого вида ДТП), стенографирование, виртуальные фототаблицы представляют наиболее передовые способы фиксации обстоятельств в рамках осмотра места происшествия.

Наиболее перспективным способом фиксации обстоятельств ДТП с наездом на пешехода со смертельным исходом является технология лазерного 3D-сканирования (представлена аппаратно-программным комплексом Faro Focus), которая позволяет отследить следы и механизм торможения транспортного средства в момент наезда на пешехода, выявить повреждения транспортного средства после столкновения с пешеходом, определить расположения объектов, участвующих в ДТП, установить наиболее вероятную скорость, с которой двигался автомобиль в момент столкновения с пешеходом.

Кроме того, при осмотрах мест происшествия важным элементом является использование технических устройств профилактики БДД, находящихся в местах, примыкающих к местам ДТП.

Одними из наиболее актуальных способов воссоздания картины места происшествия выступают комплексы фотовидеофиксации нарушений и системы комплексов по типу Безопасный город (например, Единый центр хранения данных в г. Москве). Возможность получения необходимых сведений о факте происшествия непосредственно в течение первых суток позволяет оперативно реагировать и своевременно устанавливать виновников ДТП, скрывшихся с мест происшествия.

К иным средствам, благодаря которым можно воссоздать обстоятельства совершенного ДТП, относят:

– аппаратно-программный комплекс Vocord Traffic в его различных модификациях, позволяющий фиксировать нарушения на линейных участках дороги (комплекс позволяет осуществлять наблюдение за многополосными участками дороги и измерить скорость движения транспортным средств), на перекрестках. Отличительной особенностью комплекса выступает возможность передачи данных и снятия сведений посредством Wi-Fi и посредством иных беспроводных способов связи;

– аппаратно-программный комплекс «АвтоУраган-ВСМ», позволяющий определять государственные регистрационные знаки транспортных средств и

осуществлять фиксацию происшествий в том числе и с возможностью изучения цифровых записей в высоком разрешении.

Все результаты использования технических средств и технологических решений приобщаются к протоколу осмотра места происшествия с целью достижения информативности и полноты фиксируемых сведений, наиболее полной зрительной конструкции и воссоздания места происшествия.

Стоит отметить, что сложность в работе следственно-оперативной группы оказывают погодные условия, время года и суток в момент осмотра места происшествия. В связи с этим, методики, применяемые для получения доказательств с мест ДТП со смертельным исходом, требуют применение дополнительных средств и способов фиксации, воссоздания картины происшествия на месте ДТП.

Важно отметить, что комплексное применение современных технических средств и технологических решений наравне с аналоговой криминалистикой при осмотре места происшествия позволит наиболее эффективно получить и зафиксировать криминалистически значимую информацию, снижая возможности совершения процессуальных ошибок, влияющих на ход предварительного расследования.

Список литературы

1. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34481/ (дата обращения: 06.06.2022).

3. Вихляев А. А. К вопросу об использовании сотрудниками полиции личных технических средств при аудио- и видеофиксации противоправного поведения правонарушителей и о допустимости приобщения полученных результатов в качестве доказательств при производстве по делам об административных правонарушениях и в уголовном процессе // Цифровые технологии в борьбе с преступностью: проблемы, состояние, тенденции : сборник материалов I Всероссийской научно-практической конференции. М. : Университет прокуратуры Российской Федерации , 2021. С. 411–415.

Штолякова А. А.¹,
курсант 203 учебного взвода
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: **Рузин А. А.**,
преподаватель кафедры
организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

РОЛЬ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ В СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Общий подход в области обеспечения безопасности движения основывается на решениях государственных органов, согласно которым безопасность движения – важная государственная задача, поскольку это сохранение жизни и благополучия граждан государства [1, с. 54].

Так, дорожно-транспортные происшествия являются ключевой проблемой травматизма, которая забирает жизни людей или оставляет их инвалидами. Главная причина гибели пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях – это неоказание грамотной и своевременной первой доврачебной помощи. Следовательно, доврачебная помощь пострадавшим в первую минуту после травмы очень важна для того, чтобы уберечь их здоровье, и самое важное, спасти жизнь. Поэтому, каждый гражданин обязан знать правила оказания первой помощи и владеть ими, быть готовыми применить в самые неожиданные и экстремальные ситуации на дорогах. Так как чаще всего участники дорожно-транспортного происшествия умирают до приезда скорой медицинской помощи и настоящего начала медицинского обслуживания. И если бы рядом с пострадавшим оказался человек, который бы смог оказать доврачебную помощь, и дать шанс на спасение жизни, то случаи травматизма на дорогах значительно уменьшились. Главнейшей проблемой, которая стоит перед обществом, является травматизм из – за дорожно-транспортных происшествий, приобретающий катастрофический характер [4, с. 43].

Так, при дорожно-транспортных происшествиях ключевым фактором при спасении жизни является время. Следовательно, основной фактор спасения пострадавших – это своевременное оказание первой помощи до приезда врачей – специалистов.

Теперь необходимо рассмотреть вопрос о том, кто может оказать первую доврачебную помощь пострадавшим в ДТП. Так, важным участником является водитель транспортного средства. Именно для водителя умение и навык оказывать первую доврачебную помощь является актуальным:

- водители являются главными участниками при ДТП;

¹ © Штолякова А. А., 2022.

- водители могут сами пострадать при ДТП;
- водитель – это главный очевидец [6, с. 152].

Для разработки алгоритма действий оказания первой доврачебной помощи водителями при ДТП необходимо разобраться с тем, какие права и обязанности имеет водитель транспортного средства в сфере первой помощи. Как и всем гражданам, водителям необходима соответствующая подготовка, чтобы иметь право на оказание доврачебной помощи. А если водители причастны к дорожно-транспортному происшествию, то данное право перерастает в обязанность, а именно, им необходимо принять все меры для оказания первой помощи и вызвать Скорую медицинскую помощь; в случаях экстренного характера доставить на своем автомобиле до ближайшего лечебного учреждения. Необходимо отметить, что за неоказание первой доврачебной помощи предусмотрена административная ответственность (в связи с нарушением п. 2.5. Правил дорожного движения Российской Федерации) в виде административного штрафа по ч. 1. ст. 12.27 КОАП РФ. Необходимо учитывать тот факт, если водитель, который причастен к дорожно-транспортному происшествию, оставил пострадавшего в беспомощном состоянии, покинув место происшествия, он будет нести уголовную ответственность в соответствии со ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности».

Действия водителя транспортного средства на месте ДТП:

- не паниковать, понять, что произошло. На данном этапе необходимо оценить обстановку: присутствуют ли опасные факторы и риски, при необходимости и возможности устранить их;
- не терять рассудок. Сохранять спокойствие и рассудок;
- необходимо обеспечить условия безопасные для оказания доврачебной помощи, то есть устранить все опасные факторы и препятствия, угрожающие жизни пострадавшего;
- выяснить количество пострадавших при ДТП, осмотреть их. В данном случае необходимо при осмотре пострадавших, оценить, кому первая помощь необходима незамедлительно, оказать ее помощь в соответствии с характером и степени тяжести травм у пострадавшего;
- вызвать скорую медицинскую помощь. При вызове скорой медицинской помощи обязательно сообщать место происшествия ДТП, количество пострадавших и в каком они состоянии, какую помощь вы оказали.

Самая многочисленная группа на дороге – это водители транспортного средства, поэтому их оказание первой доврачебной помощи пострадавшим даст эффективное уменьшение травматизма на дорогах [4, с. 445].

Так, все действия оказания первой помощи должны быть четкими, быстрыми и качественными, быть понятными и простыми. Кроме водителя, являющегося участником ДТП, важное место по оказанию первой помощи является сотрудник ГИБДД.

Сотрудников ГИБДД обязывает оказывать первую доврачебную помощь Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г.

№ 771 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»).

Рассмотрим алгоритм организации первой помощи на месте дорожно-транспортного происшествия.

Сотруднику Госавтоинспекции по прибытии на место ДТП необходимо оценить факторы, которые являются опасными для безопасного движения транспорта и для личной безопасности инспектора. Например, скользкое покрытие, опасный груз, высокая скорость потока. Инспектор ДПС должен действовать дальше в соответствии с выявленными опасными факторами, опасность которых необходимо снизить для безопасности пострадавших граждан при ДТП и личной безопасности [7, с. 234].

Необходимо предотвратить повторные дорожно-транспортные происшествия, оградив место аварии, чтобы предотвратить наезд транспортных средств на пострадавших или на место происшествия. С этой целью сотрудник Госавтоинспекции должен осмотреть место происшествия и проконтролировать правильное обозначение места происшествия участниками ДТП. Если на месте происшествия находится более одного пострадавшего, то инспектор ДПС должен: определить точное их количество, узнать состояние и тяжесть от полученных травм; вызывать скорую медицинскую помощь при этом до приезда скорой медицинской помощи сотрудник обязан оказать первую доврачебную помощь, а в случае крайней необходимости доставить пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение [4, с. 47].

Сотрудниками Госавтоинспекции выполняются следующие мероприятия при оказании первой помощи: определение факторов опасности, угрожающих пострадавшему; определение факторов опасности, угрожающих собственной жизни, устранение факторов-опасности; если присутствуют средства, которые вредят состоянию пострадавшего, то немедленное устранение их; вычисление количества пострадавших; оценка состояния пострадавших; определение наличия сознания пострадавшего (если у гражданина отсутствует дыхание или оно слабо ощущается, то необходимо провести мероприятия по восстановлению проходимости дыхательных путей. Пути восстановления: запрокинуть голову и поднять подбородок; выдвинуть нижнюю часть челюсти; определить дыхание; определить кровообращение путем проверки пульса); придание пострадавшему оптимального положения тела; тщательный осмотр пострадавшего: головы, шеи, груди, спины, живота и таза, конечностей; придание пострадавшему оптимального положения тела для оказания первой помощи; если пострадавшего прижало частью машины, то немедленное извлечение его из данного транспортного средства (нежелательно двигать пострадавшего, но при крайней необходимости перемещать пострадавшего (если данные действия не воздействуют на состояние гражданина негативно)); вызов скорой медицинской помощи [3, с. 48].

Теперь обратимся к правилам дорожного движения, в которых упоминается об обязательности предоставления первой доврачебной помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях: в каждом транспортном средстве

должна находиться аптечка, в билетах ПДД есть теоретические вопросы о правильности оказания первой доврачебной помощи. Но такие нормы обучения осваиваются формально, то есть в выборе правильного ответа в билетах, в которых используются общие фразы о том, как действовать при травматизме на дорогах.

Таким образом, мы видим, что незнание и отсутствие четкого понимания в действиях оказания первой помощи, также отсутствия практических навыков является ключевым фактором отказа оказания доврачебной помощи. Лица, которые могли оказать первую помощь пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии, боятся юридической ответственности за свою ошибку, которая может причинить вред жизни гражданам. Также большая доля водителей полагают, что оказание первой помощи пострадавшим в ДТП – зона ответственности СМП, спасателей или сотрудников ГИБДД [4, с. 41].

Я совершенно не согласна с мнением данных водителей, так как автомобильные аварии происходят в условиях интенсивного дорожного движения, либо в безлюдной местности, в туман, снегопад, метель и т. д., в сложной неблагоприятной обстановке. Поэтому каждый водитель транспортного средства должен уметь оказывать первую доврачебную помощь, чтобы дать шанс пострадавшему на оказание медицинской помощи, спасти его жизнь [5, с. 27].

Теперь рассмотрим, как необходимо себя вести во время травматизма при дорожно-транспортных происшествиях.

Во-первых, если подход к пострадавшему невозможен (все двери и окна заблокированы или гражданина зажалось частями транспортного средства), его необходимо как можно быстрее вытащить из транспортного средства. Но важно помнить об аккуратности и четкости, так как неправильное извлечение пострадавшего из автомобиля может нанести ему еще больший вред, например, усложнить тяжесть уже полученных травм или быть причиной смерти. Также нельзя медлить при оказании доврачебной помощи, так как с каждой минутой тяжесть травм пострадавшего увеличивается, и малейшее промедление может нанести непоправимый вред. Вовремя оказанная помощь предотвращает возможные осложнения при травме гражданина, также положительно влияет на восстановление функций пострадавших частей тела и уменьшает период восстановления работоспособности [5, с. 27].

Во-вторых, необходимо учитывать тот факт, что большая кровопотеря при травме, неподвижное и бессознательное состояние пострадавшего, отсутствие пульса, а также дыхания могут создать обманчивую бесполезность своих действий при оказании первой помощи [5, с. 29]. Но данный факт является неверным, потому что при тяжелых травмах признаки жизни пострадавшего можно выявить только после тщательного обследования. Поэтому для выявления признаков жизнедеятельности пострадавшего необходимо быстро и четко диагностировать состояние пострадавшего в соответствии с определенным алгоритмом действий.

Действия сотрудников ГИБДД при оказании первой помощи.

Обязует оказывать первую помощь сотрудников ГИБДД Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также

Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 771 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») [8, с. 373].

Таким образом, участники дорожно-транспортных происшествий не всегда могут оказать первую доврачебную помощь как пострадавшим, так и самим себе в связи с состоянием стресса, которое они испытывают. Травмы, которые получают пострадавшие во время аварии являются особо тяжелыми и разнообразными: большое количество видов травм головы, таза, груди, позвоночника, костей, живота, а также конечностей. Выход из нынешней ситуации – изучение водителями, а также нарабатывание навыков грамотного и незамедлительного оказания первой доврачебной помощи.

Список литературы

1. Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях водителями транспортных средств / [Л. И. Дежурный и др.] // Информационно-аналитический вестник «Социальные аспекты здоровья населения». 2008. С. 1–7.

2. Мюллер З. Неотложная помощь: перевод с немецкого. М. : МЕДпресс-информ, 2005. 455 с.

3. Пахомова Н. П., Троицкий В. Г., Сальников С. С. Анализ медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях на догоспитальном и раннем госпитальном этапах. // Скорая медицинская помощь. 2001. № 3. С. 47–67.

4. Петров Г. М. Система безопасности дорожного движения как фактор сохранения жизни и здоровья граждан. // Предупреждение дорожно-транспортного травматизма среди детей и пешеходов : материалы научно-практической конференции. М., 2000. С. 43–90.

5. Русаков А. Б. Системный подход к оказанию медицинской помощи при массовой травме // Военно-медицинский журнал. 1994. № 12. С. 20–50.

6. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.

7. Темняков Д. А. Структурные компоненты обучения личной профессиональной безопасности // Актуальные проблемы преподавания психолого-педагогических дисциплин в современных условиях : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Руза : Московский областной филиал Московского университета МВД России, 2013. С. 234–237.

8. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.

Яковлев Я. И.¹,
курсант 201 учебного взвода
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: **Лохбаум В. А.**,
доцент кафедры
организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПРОВЕРКА ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ И ПРАКТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК ВОЗМОЖНЫЙ СПОСОБ ЭФФЕКТИВНОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ

Проблема совершенствования мер противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения и дорожно-транспортным происшествиям имеет актуальный характер, поскольку из года в год показатели аварийности на российских дорогах из-за нарушений Правил дорожного движения остаются крайне высокими.

В настоящее время по причине нарушений в области дорожного движения такой категорией участников дорожного движения, как водители транспортных средств, происходит большее количество дорожно-транспортных происшествий.

В процессе управления транспортным средством на поведение водителя влияют множество факторов, в основном это его психические и умственные особенности, определяющиеся возрастом, образованием, стажем управления транспортным средством и др. [8, с. 371]. Стаж управления транспортным средством можно определить как общее время управления транспортным средством, исчисляющееся со дня получения водительского удостоверения. Считается, что чем больше стаж, тем более опытен и профессионален водитель, а значит, в силу выработанных в процессе управления транспортным средством навыков вероятность попадания в дорожно-транспортные происшествия по его вине минимальна, ведь его участие в дорожном движении считается более адаптивным и свободным, чем у начинающего водителя. Однако если обратиться к статистике дорожно-транспортной аварийности, то можно рассмотреть следующую взаимосвязь между показателями аварийности и стажем управления водителем, виновного в совершении дорожно-транспортного происшествия. Так, в 2021 г. число дорожно-транспортных происшествий с участием лиц, стаж управления

¹© Яковлев Я. И., 2022.

транспортными средствами которых не превышал 1 года, составляло 8 170, с участием водителей, имевших стаж управления от 2 до 4 лет, от 5 до 9 лет, от 10 до 14 лет, свыше 15 лет, было зафиксировано 11 960, 20 012, 17 170, 57 788 дорожно-транспортных происшествий соответственно [1, с. 47]. Анализ статистической информации Научного центра безопасности дорожного движения МВД России свидетельствует, что существенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий наблюдается у категории водителей, стаж управления транспортными средствами которых составляет более 5 лет. По вине лиц с наибольшим стажем управления (15 лет и более) была зафиксирована самая высокая, по сравнению с остальными категориями, тяжесть последствий [1, с. 47]. Это связано с тем, что такие водители демонстрируют излишнюю самоуверенность и безоговорочную убежденность в том, что справятся с любой дорожной ситуацией, а также зачастую не следят за изменениями Правил дорожного движения и (или) не хотят регулярно актуализировать свои знания для применения в нестандартных дорожных ситуациях [6, с. 134]. По статистике водителей со стажем управления более 15 лет на российских дорогах подавляющее большинство. При этом, если предположить, что лицо получило водительское удостоверение категории «А», «В», «С» и подкатегории «В1», «С1» в самом раннем возрасте, который в соответствии с ч. 2 ст. 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» составляет восемнадцать лет, то спустя 15 лет ему уже будет 33 года, а это подпадает под возрастную категорию водителей от 30 до 39 лет, по вине которых, по данным 2021 г., было зарегистрировано наибольшее количество погибших (28 %, или 3487) и раненых (28,2 %, или 4 281) [1, с. 46].

Следует заметить, что одной из современных тенденций является снижение количества дорожно-транспортных происшествий, совершаемых по вине начинающих водителей, что в первую очередь обуславливается усложнением подготовки кандидатов на право управления транспортным средством [7, с. 149]. Так, сдать практический экзамен с первого раза в 2021 г. удалось лишь менее 13 % претендентов – почти в три раза меньше, чем годом ранее. Специалисты объясняют данную динамику введением новых правил проверки навыков вождения, а именно с 1 апреля 2021 г. в Российской Федерации был введен единый практический экзамен в городе и отменена проверка практических навыков на отдельной «площадке» [2].

Помимо этого, достаточно сильно на качество обучения кандидатов, желающих получить водительское удостоверение, повлияла концепция Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг., в которой в качестве одной из важнейших задач для реализации направления, связанного с совершенствованием организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, было определено:

– совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимых для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий;

– совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт стран развитой автомобилизации и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении [3].

К сожалению, приходится признать, что в Российской Федерации водители, не обладающие должным уровнем подготовки, создают непосредственную угрозу безопасности в области дорожного движения.

Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» [4] не предусматривает возможность периодической проверки теоретических знаний и практических навыков водителей транспортных средств, однако в настоящее время, учитывая важность вопроса обеспечения должного уровня безопасности дорожного движения, представляется необходимым предусмотреть возможность осуществления периодической проверки знаний Правил дорожного движения, практических навыков водителями независимо от их стажа управления транспортными средствами один раз в два года. Кроме этого, представляется целесообразным введение задач-сценариев в систему сдачи практического экзамена, которые будут воссоздавать реальную обстановку дорожного движения со свойственными сложностями, о которых испытуемый не должен изначально знать. Наиболее широко подобные задачи-сценарии применяются в Норвегии, где в рамках практического курса безопасной езды всем прошедшим теоретический экзамен учащимся предлагается выехать на автодром с искусственно созданными препятствиями, в условиях которых водители, например, должны показать навыки управления транспортным средством на скользкой поверхности дороги, имитирующей ледовые участки. В России это действительно было бы эффективно и полезно особенно в зимнее или весеннее время, а также в условиях севера, где дорожно-транспортные происшествия часто происходят вследствие заноса или скольжения транспортного средства.

В случае успешной сдачи экзамена в водительском удостоверении будет сделана соответствующая отметка, и водитель снова в течение двух лет будет иметь право управлять транспортным средством. При этом управление транспортным средством без соответствующих отметок в водительском удостоверении, свидетельствующих о пройденной проверке знаний и навыков, следует приравнять к административному правонарушению. В связи с этим представляется целесообразным дополнить главу 12 КоАП РФ правовой нормой, предусматривающей ответственность водителей за несоблюдение правил по обязательной периодической проверке знаний и навыков управления транспортным средством.

Данная мера способна существенно повысить уровень правовой грамотности водителей, с ее помощью будут предупреждены многие административные правонарушения в области дорожного движения, приводящие к серьезным дорожно-транспортным происшествиям.

Рассматривая проблему противодействия административным деликтам в области дорожного движения, О. В. Ковальчук предлагает свою точку зрения в решении данного вопроса. В диссертационной работе указанный автор выдвигает

теорию о том, что прошедшие испытания в автошколе должны получать не постоянное водительское удостоверение сроком на 10 лет, а временное, действующее в течение двух лет, чтобы «оценивать эффективность обучения по количеству выпускников, поведение которых на дороге не привело к дорожно-транспортным происшествиям на протяжении определенного периода времени» [5, с. 24].

Таким образом, в целях повышения эффективности противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения и дорожно-транспортным происшествиям представляется целесообразным законодательное закрепление обязательной периодической проверки теоретических знаний нормативных правовых актов в области дорожного движения, а также практических навыков водителей транспортных средств, в связи с чем – дополнить главу 12 КоАП РФ правовой нормой, предусматривающей ответственность водителей транспортных средств за несоблюдение правил по прохождению обязательной периодической проверки знаний и навыков управления транспортным средством.

Список литературы

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М. : Научный центр БДД МВД России, 2022. 126 с.
2. И. Буранов. Водители не вписались в экзамен // Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5250441>.
3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Российская газета. 2018. № 15.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // Российская газета. 2014. № 249.
5. Ковальчук О. В. Противодействие административным правонарушениям в сфере дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14. Омск, 2020. 245 с.
6. Лохбаум В. А. О необходимости введения меры административной ответственности в виде обязательного прохождения повторительных курсов подготовки водителей за систематические правонарушения в области дорожного движения и проверки знаний и навыков при замене водительского удостоверения по истечении срока его действия // Современное общество и право. 2022. № 2 (57). С. 130–136.
7. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2(17). С. 148–156.
8. Темняков Д. А. Особенности формирования коммуникативных компетенций сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России в условиях провокационного поведения участников дорожного движения // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 6. № 2(12). С. 370–376.