

International journal
ACTUAL PROBLEMS
OF ADMINISTRATIVE LAW
AND PROCESS

No 1

IJAPALP

2021



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВА
И ПРОЦЕССА

**РЕДАКЦИОННАЯ
КОЛЛЕГИЯ**

A.V. Agarov
doctor of law, professor
А.В. Агапов,
доктор юридических наук,
профессор

N. T. Aliyev,
doctor of law, associate
Professor
(Republic of Azerbaijan)
Н.Т. Алиев,
доктор наук по праву, доцент
(Азербайджанская республика)

S.N. Baburin,
doctor of law, professor,
Honored master of sciences
С.Н. Бабурин,
доктор юридических наук,
профессор, Заслуженный
деятель науки

V.V. Vachila,
candidate of law, assistant
professor
В.В. Бачила,
кандидат юридических наук,
доцент

S.N. Bratanovsky,
doctor of law, professor
С.Н. Братановский,
доктор юридических наук,
профессор, почетный работ-
ник
высшего профессионального
образования РФ

G.A. Vasilevich,
doctor of law, professor,
honored
lawyer of the Republic of
Belarus
Г.А. Василевич,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный
юрист
Республики Беларусь

A.M. Voronov,
doctor of law, professor
А.М. Воронов,
доктор юридических наук,
профессор

A.Y. Grishko,
doctor of law, professor
А.Я. Гришко,
доктор юридических наук,
профессор

A.A. Grishkovec,
doctor of law, professor
А.А. Гришковец,
доктор юридических наук,
профессор

G.S. Gurbanov,
doctor of law, professor
Г.С. Гурбанов,
доктор юридических наук,
профессор

T.A. Guseva,
doctor of law, assistant
professor
Т.А. Гусева,
доктор юридических наук,
доцент

V.V. Denisenko,
doctor of law, professor
В.В. Денисенко,
доктор юридических наук,
профессор

S.V. Dubrovin,
doctor of law, professor,
honored
worker of higher school of
Russia
С.В. Дубровин,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный ра-
ботник высшей школы РФ

A.S. Dugenets,
doctor of law, professor,
honored
lawyer of the Russian
Federation
А.С. Дугенец,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный
юрист РФ

A.B. Zelencov,
doctor of law, professor
А.Б. Зеленцов,
доктор юридических наук,
профессор

S.M. Zubarev,
doctor of law, professor
С.М. Зубарев,
доктор юридических наук,
профессор

**EDITORIAL
BOARD**

A.V. Zubach,
candidate of law, professor
А.В. Зубач,
кандидат юридических наук,
профессор

S.M. Ziryyanov,
doctor of law, professor
С.М. Зырянов,
доктор юридических наук,
профессор

N.G. Ivanov,
doctor of law, professor,
honored
lawyer of the Russian
Federation
Н.Г. Иванов,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный
юрист РФ

V.I. Kainov,
doctor of law, professor
В.И. Кайнов,
доктор юридических наук,
профессор

A.A. Kalgina,
candidate of law, assistant
professor
А.А. Кальгина,
кандидат юридических наук,
доцент

A.I. Kalpunov,
doctor of law, professor
А.И. Каплунов,
доктор юридических наук,
профессор

I.B. Kardashova,
doctor of law, professor
И.Б. Кардашова,
доктор юридических наук,
профессор

R. Kvaratskhelia,
doctor of law, professor
(Republic of Georgia)
Р. Кварацхелия,
доктор юридических наук,
профессор
(Республика Грузия)

M.N. Kozbar-Frolova,
doctor of law, professor
М.Н. Кобзарь-Фролова,
доктор юридических наук,
профессор

N.A. Kolokolov,
doctor of law, professor
Н.А. Колоколов,
доктор юридических наук,
профессор

P.I. Kononov,
doctor of law, professor, member
of RAUN

П.И. Кононов,
доктор юридических наук,
профессор, член РАЮН

A.M. Kononov,
doctor of law, professor

А.М. Кононов,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный
юрист РФ

M.V. Kostennikov,
doctor of law, professor

М.В. Костенников,
доктор юридических наук,
профессор

A. V. Kurakin,
doctor of juridical Sciences,
Professor

А.В. Куракин,
доктор юридических наук,
профессор

V.I. Maiorov,
doctor of law, professor

В.И. Майоров,
доктор юридических наук,
профессор

V.P. Maiorov,
doctor of law, professor

Н.П. Майоров,
доктор юридических наук,
профессор

F.G. Mishko,
doctor of law, assistant professor

Ф.Г. Мышко,
доктор юридических наук, до-
цент

A.M. Osaveluk,
doctor of law, professor

А.М. Осавелюк,
доктор юридических наук,
профессор

N.F. Popova,
doctor of law, professor

Н.Ф. Попова,
доктор юридических наук,
профессор

V.A. Ponikarov,
doctor of law, professor

В.А. Поникаров,
доктор юридических наук,
доцент

I. V. Ponkin,
doctor of law, Professor

И.В. Понкин,
доктор юридических наук,
профессор

G.A. Prokopovich,
doctor of law, assistant professor

Г.А. Прокопович,
доктор юридических наук, до-
цент

S. E. Proletenkova,
doctor of juridical Sciences,
associate Professor

С.Е. Пролетенкова,
доктор юридических наук,
доцент

T. A. Prudnikova,
doctor of law, associate Professor

Т.А. Прудникова,
доктор юридических наук, до-
цент

I.M. Rassolov,
doctor of law, professor

И.М. Рассолов,
доктор юридических наук,
профессор

V. M. Redkous,
doctor of law, Professor

В.М. Редкоус,
доктор юридических наук,
профессор

T.E. Rojdestvenskaya,
doctor of law, assistant professor

Т.Э. Рождественская,
доктор юридических наук, до-
цент

B.V. Rossinskiy,
doctor of law, professor, honored
lawyer of the Russian Federation

Б.В. Россинский,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный
юрист РФ

N.V. Rumyancev,
doctor of law, assistant professor

Н.В. Румянцев,
доктор юридических наук,
доцент

S.A. Starostin
doctor of law, professor

С.А. Старостин,
доктор юридических наук,
профессор

A.I. Stakhov,
doctor of law, professor

А.И. Стахов,
доктор юридических наук,
профессор

Yu. V. Stepanenko,
doctor of law, Professor

Ю.В. Степаненко,
доктор юридических наук,
профессор

V.G. Tataryan,
doctor of law, assistant professor

В.Г. Татарян,
доктор юридических наук,
профессор

L.N. Terman,
doctor of economic sciences,
professor

(State of Israel)

Л.Н. Тепман,
доктор экономических наук,
профессор
(государство Израиль)

E.O. Tuzelbaev,
doctor of law, professor

Е.О. Тузельбаев,
доктор юридических наук,
профессор

N.M. Chepurnova,
doctor of law, professor,
honored lawyer of the Russian
Federation

Н.М. Чепурнова,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный
юрист РФ

R. Chinghis,
president of Law enforcement
University, professor

Р. Чингиз,
президент Университета
правоохранительных органов
Монголии, профессор

A.P. Shergin,
doctor of law, professor, honored
worker of science of Russia

А.П. Шергин,
доктор юридических наук,
профессор, заслуженный дея-
тель науки РФ

N.D. Eriashvili,
candidate of historical sciences,
candidate of law, doctor of
economic
sciences, professor

Н.Д. Эриашвили,
кандидат исторических, канди-
дат юридических наук, доктор,
экономических наук, профес-
сор

V.A. Yusupov,
Doctor of law, professor

В.А. Юсупов,
доктор юридических наук,
профессор

Registration certificate
40449538

Chief editor of Joint editorial

N.D. Eriashvili,
candidate of historical sciences,
candidate of law, doctor of
economics, professor, laureate of
the Russian Federation
Government prize in Science and
Technology.

E-mail: professor60@mail.ru

Editor in Chief

I.M. Rassolov,
doctor of laws

Representations:

CEO of publishing house
«UNITY-DANA»

V.N. Zakaidze

E-mail: unity@unity-dana.ru

Tel.: +7(499)195-90-36

in Russia:

1 Irina Levchenko,

Moscow, 123298

Tel./fax: +7(499)740-60-14/15

E-mail: unity@unity-dana.ru

in Georgia:

44 A. Kazbegi Avenue, Tbilisi,
0186, Publishing house Righteous
Georgia

Special correspondent

A. Kldeiseli

Reporter:

M.Ya. Nodia

Tel./Fax: 8(916)2041777

E-mail: sama_saqartvelo@mail.ru

in USA:

3565 Edencroft Road, Huntingdon
Valley, Pennsylvania

D.Skhirtladze, MD, MPH

+12157605939

E-mail: dr.david.skhirtladze@gmail.com

in Israel:

3, Tze'Elim, Yokneam

L.N. Tepman,

doctor of economical sciences,
professor

E-mail: tepmn32@list.ru

Editorial staff and external viewers
are not responsible for the quality,
accuracy and correctness of
citing of works by their authors.
Responsibility for the quality,
accuracy and correctness of citing
of works solely lies with the

www.unity-dana.ru

www.niion.org

CONTENTS 1/2021

Aliyeva Ju.S. Topical issues of administrative responsibility in the field of road safety	8
Eriashvili N.D. Road safety in the national security system of the Russian Federation.....	11
Belkov A.V. Legal aspects of ensuring safety during the operation of road transport facilities	14
Bogdanov A.V., Stelmakh V.S., Khazov E.N. Ensuring road safety movements – the world problem of society	17
Bruner R.A. Traffic management in the context of the spread of the new coronavirus infection COVID-2019	24
Vasilevich G.A. Problems of optimizing administrative responsibility for violation of road rules under the legislation of the Russian Federation and the Republic of Belarus.....	27
Voronov A.M., Leonov S.I. Promising directions of application of innovative road safety technologies in the context of transport safety in modern Russia	30
Galuzo V.N. On the role of law enforcement agencies in ensuring road safety in the Russian Federation	37
Gandaloev R.B. Ensuring road safety in the Russian Federation.....	40
Gorshkov I.S. About the question of the mechanism of legal support for the regulatory effect on the law.....	42
Zajkova S.N. Transport safety and road safety in the structure of national security of the Russian Federation	48
Kazantsev S.Ya., Krasilnikov V.I., Gaifutdinova A.M. Mechanism and main factors of road trauma.....	52
Krasilnikov V.I., Kazantsev S.Ya., Gaifutdinova A.M. Algorithm for providing first aid to victims of road accidents	56
Kaiynov V.I. Peculiarities of bringing to administrative responsibility for offenses in the field of road traffic, revealed with the use of means of photo and video recording.....	60
Kalinina S.V. Regulatory and legal framework of control and supervision activities road safety.....	64
Kirsanov A.Yu. On the legality of specialization in the activities of internal affairs bodies in ensuring road safety in the Russian Federation.....	67
Komakhin B.N. Administrative and legal features of the introduction of digitalization in the development of public relations in the context of the national policy of Russia	70

CONTENTS 1/2021

Larionova L.I. On the role of preventive measures in ensuring road safety in the Russian Federation (criminological aspect).....	76
Lobanova I.K. Administrative and legal status of pedestrians using modern means of transportation: problems of qualification	79
Losev P.A. Expert studies of road traffic accidents related to hitting a pedestrian, with limited initial data.....	83
Morozova M.N. Comparative legal analysis of the administrative tort legislation of the EAEU member states in the field of illegal use of a trademark	86
Murashev P.M. The role of the expert opinion as evidence in the compensation of damage by a source of increased danger in the Russian Federation.....	91
Nikitin M.I. Civil law regulation of compensation for damage caused by a source of in-creased danger in the Russian Federation	94
Prudnikova T.A. Violation of the requirements for the transportation of children established by the Rules of the Road.....	97
Redkous V.M. Topical issues of public administration in the field of road safety.....	100
Smolyakov A.A., Nosenkov A.P., Gavrilova O.V., Kovtun K.A. Current problems of administrative responsibility for corruption offenses	104
Soboleva Yu.V., Afonina E.G. Implementation of preventive measures as one of the tasks facing the internal affairs bodies in the field of prevention of children's road traffic injuries	109
Sultanov K.A. Ustinov P.V. Measures of administrative coercion in the field of road traffic in the subjects of the Russian Federation.....	113
Khadisov G.Kh., Bondar E.O., Sosnovskaya Yu.N. On the issue of procedural features of establishing an administrative offense in the field of road traffic, committed by the owner (owner) of a vehicle.....	117
Chipurina E.A. On the prospects for the operation of highly automated vehicles on the roads of Russian megalopolises.....	122
Shubin I.V. On some issues of establishing and executing an administrative fine in the field of road safety	127
Yuneva V.A. Comparative legal analysis of the mechanism for implementing the jurisdictional procedure for initiating administrative proceedings by the executive authorities of the EAEU member states	131

Свидетельство о регистрации
404499538

Главный редактор
Объединенной редакции

Н.Д. Эриашвили,
кандидат исторических наук,
кандидат юридических наук,
доктор экономических наук,
профессор, лауреат премии
Правительства РФ в области
науки и техники
E-mail: professor60@mail.ru

Главный редактор,
И.М. Рассолов,
доктор юридических наук
Представительства:
Генеральный директор
издательства «ЮНИТИ-ДАНА»
В.Н. Закаидзе
в России: 123298 Москва,
ул. Ирины Левченко, д. 1
Тел./факс: +7(499)740-60-14/15
E-mail: unity@unity-dana.ru

в Грузии: 0177 Тбилиси,
пр. Александра Казбеги, д. 44,
издательство «Справедливая
Грузия»
Специальный корреспондент
А. Клеисели
Корреспондент:
М.Я. Нодия
Тел./факс: 8(916)2041777
E-mail: sama_saqartvelo@mail.ru

в США: штат Пенсильвания,
г. Хантингдон Вэли,
ул. Эденкрофт Роуд
3565
Д. Схиртладзе,
доктор медицины
E-mail: dr.david.skhirtladze@gmail.com

в Израиле: Иокнеам,
ул. Цеелим, д. 8
Л.Н. Тепман,
доктор экономических
наук, профессор
E-mail: termn32@list.ru

Отпечатано в цифровой типогра-
фии ООО «Буки Веди»
на оборудовании Konica Minolta
105066, Москва, ул. Новорязанская,
д. 38, стр. 1, пом. IV

Редакция и внешние рецензенты не
несут ответственности за качество,
правильность и корректность
цитирования произведений авто-
рами статей. Ответственность за
качество, правильность и коррект-
ность цитирования произведений
несут исключительно авторы
опубликованных материалов

www.unity-dana.ru
www.niion.org

СОДЕРЖАНИЕ 1/2021

Алиева Ю.С. Актуальные вопросы совершенствования административной ответственности в области безопасности дорожного движения.....	8
Эриашвили Н.Д. Безопасность дорожного движения в системе национальной безопасности Российской Федерации.....	11
Бельков А.В. Правовые аспекты обеспечения безопасности в ходе эксплуатации объектов автомобильного транспорта	14
Богданов А.В., Стельмах В.С., Хазов Е.Н. Обеспечение безопасности дорожного движения – мировая проблема общества	17
Брунер Р.А. Организация дорожного движения в условиях распространения новой коронавирусной инфекции COVID-2019.....	24
Василевич Г.А. Проблемы оптимизации административной ответственности за нарушение правил дорожного движения по законодательству Российской Федерации и Республики Беларусь	27
Воронов А.М., Леонов С.И. Перспективные направления применения инновационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения в контексте транспортной безопасности современной России	30
Галузо В.Н. О роли правоохранительных органов в обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации.....	37
Гандалоев Р.Б. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации	40
Горшков И.С. К вопросу о механизме правового обеспечения регулятивного действия права	42
Зайкова С.Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации	48
Казанцев С.Я., Красильников В.И., Гайфутдинова А.М. Механизм и основные факторы автодорожной травмы	52
Красильников В.И., Казанцев С.Я., Гайфутдинова А.М. Алгоритм оказания первой неотложной помощи пострадавшим в автодорожных происшествиях.....	56
Кайнов В.И. Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявленные с применением средств фото - и видеофиксации	60
Калинина С.В. Нормативно-правовые основы контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	64

Кирсанов А.Ю. О правомерности специализации в деятельности органов внутренних дел при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации	67
Комахин Б.Н. Административно правовые особенности внедрения цифровизации в развитие общественных отношений в контексте национальной политики России	70
Ларионова Л.И. О роли превенций при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации (криминологический аспект)	76
Лобанова И.К. Административно-правовой статус пешеходов, использующих современные средства передвижения: проблемы квалификации	79
Лосев П.А. Экспертные исследования дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на пешехода, при ограниченных исходных данных	83
Морозова М.Н. Сравнительно-правовой анализ административно-деликтного законодательства государств-членов ЕАЭС в сфере незаконного использования товарного знака	86
Мурашев П.М. Роль заключения эксперта как доказательства при возмещении вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации.....	91
Никитин М.И. Гражданско-правовое регулирование возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации	94
Прудникова Т.А. Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения	97
Редкоус В.М. Актуальные вопросы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	100
Смольяков А.А., Носенков А.П., Гаврилова О.В., Ковтун К.А. Актуальные проблемы административной ответственности за коррупционные правонарушения	104
Соболева Ю.В., Афонина Е.Г. Проведение профилактических мероприятий как одна из задач, стоящих перед органами внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма	109
Султанов К.А. Устинов П.В. Меры административного принуждения в области дорожного движения в субъектах Российской Федерации.....	113
Хадисов Г.Х., Бондарь Е.О., Сосновская Ю.Н. К вопросу о процессуальных особенностях установления административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного собственником (владельцем) транспортного средства.....	117
Чипурина Е.А. О перспективах эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах российских мегаполисов	122
Шубин И.В. О некоторых вопросах установления и исполнения административного штрафа в сфере безопасности дорожного движения.....	127
Юнева В.А. Сравнительно-правовой анализ механизма реализации юрисдикционной процедуры возбуждения административного производства органами исполнительной власти стран-членов ЕАЭС	131

**НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ:
«БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
15 МАЯ 2021 ГОД**

Современный мир переживает период трансформации. Увеличение количества центров экономического и политического развития, укрепление позиций новых глобальных и региональных лидеров приводят к изменению структуры мирового порядка, формированию новой архитектуры, правил и принципов мироустройства. Эта трансформация невозможна без изменения инфраструктуры, развития транспортного обеспечения и автомобилизации.

Использование автомобиля стало привычным, а в некоторых случаях, безальтернативным средством перемещения. Статистика свидетельствует о том, что в России по состоянию на 1 января 2021 года: зарегистрировано более 60 млн. транспортных средств; за сутки транспорт используют в среднем 80 млн. человек; протяжённость автомобильных дорог с твёрдым покрытием составляет около 755 тыс. километров. Это приводит к тому, что дорожный трафик с каждым годом становится более плотным, что сказывается на цифрах, отражающих другую сторону автомобилизации – на дорогах России ежемесячно погибает около 1 тыс. человек, около 15 тыс. человек получают ранения разной степени тяжести. Только за первые три месяца 2021 года произошло приблизительно 25 тыс. ДТП, в которых более 30 тыс. человек получили ранения, а погибло – около 2,5 тыс. человек.

В этой связи, наряду с заинтересованностью в развитии транспортной сферы, не теряет актуальности проблема обеспечения безопасности дорожного движения. Государство и научное сообщество озадачено вопросами предотвращения и профилактики дорожно-транспортных происшествий, снижения смертности и травматизма на дорогах, а также осуществления эффективного и оперативного надзора за дорожным движением. Инструменты контроля движения постоянно модернизируются. Законодатель при этом активно совершенствует и дополняет действующие нормы, а административные органы - правоприменительную практику с учетом постоянно возникающих технических новинок.

Научно-практическая конференция «Безопасность дорожного движения в контексте национальной политики Российской Федерации» объединила известных ученых в области административного права, уголовного права, гражданского права, криминалистики, судебно-экспертной деятельности и других научных специальностей, высококвалифицированных специалистов практических подразделений, а также молодое поколение курсантов, студентов, адъюнктов и аспирантов, проявляющих интерес к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения.

В ходе проведения научно-практической конференции были рассмотрены следующие проблемы: цифровая трансформация и перспективные направления применения инновационных технологий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; административно-правовой статус субъектов дорожного движения; актуальные вопросы административной ответственности в области безопасности дорожного движения; экспертные исследования дорожно-транспортных происшествий; меры, направленные на предупреждение и пресечение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения и другие актуальные вопросы.

В данном выпуске журнала представлено собрание научных статей участников конференции.

**TOPICAL ISSUES OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE FIELD
OF ROAD SAFETY****АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ****Julia Sergeevna Aliyeva,**

Associate of the Department of Management of Public Order Protection Units of the Central School of Public Order of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia Senior inspector of the service organization group of a separate battalion of the traffic police of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Veliky Novgorod
E-mail: sosedka9@mail.ru

Юлия Сергеевна Алиева,

Адъюнкт кафедры управления деятельностью подразделений обеспечения охраны общественного порядка ЦКШУ Академии управления МВД России Старший инспектор группы организации службы отдельного батальона ДПС ГИБДД УМВД России по г. Великий Новгород

Abstract: the article draws attention to some topical issues of administrative responsibility in the field of road safety related to the implementation of its fiscal function

Keywords: legal basis; administrative and legal regulation; internal affairs bodies; road safety; road users; administrative measures; measures of administrative coercion; measures of administrative prevention; measures of administrative restraint; measures of administrative punishment; measures to ensure production in cases of administrative offenses; fiscal function.

Аннотация. В статье обращено внимание на некоторые актуальные вопросы административной ответственности в области безопасности дорожного движения, связанные с реализацией ее фискальной функции.

Ключевые слова: правовая основа; административно-правовое регулирование; органы внутренних дел; безопасность дорожного движения; участники дорожного движения; меры административного воздействия; меры административного принуждения; меры административного предупреждения; меры административного пресечения; меры административного наказания; меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях; фискальная функция

Для цитирования: Алиева Ю.С. Актуальные вопросы совершенствования административной ответственности в области безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.8-10.

В условиях современного этапа проведения административной реформы¹ большую актуальность приобретают вопросы совершенствования административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения. В.В. Головкин, М.М. Зиганшин, В.И. Майоров, В.М. Редкоус, Е.С. Смирнова и иные ученые² неоднократно подчеркивали важность формирования четкой правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения, составной частью которой являются нормативные правовые акты, устанавливающие административную ответственность за совершение административных правонарушений в рассматриваемой области.

В юриспруденции под правовой основой традиционно понимается совокупность нормативных правовых актов различной юридической силы, закрепляющих правила поведения субъектов в определенной сфере жизнедеятельности, их статусы,

взаимодействие которых порождает определенные правовые последствия³.

В настоящее время административно-наказуемые деяния в области дорожного движения закреплены в главе 12 («Административные правонарушения в области дорожного движения») Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ⁴.

В рамках совершенствования законодательства об административных правонарушениях подготовлен Проект Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях⁵, в котором аналогичные составы административных правонарушений предлагается закрепить в главе 21 «Административные правонарушения в области дорожного движения».

Предлагается закрепить следующие составы административных правонарушений в области дорожного движения:

- Статья 21.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке.
- Статья 21.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков.
- Статья 21.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения.
- Статья 21.4. Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака «Инвалид».
- Статья 21.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид».
- Статья 21.6. Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов.
- Статья 21.7. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права на управление транспортными средствами.
- Статья 21.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.
- Статья 21.9. Превышение установленной скорости движения.
- Статья 21.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути.
- Статья 21.11. Нарушение правил движения по автомагистрали или дороге, предназначенной для движения только автомобилей, автобусов и мотоциклов.
- Статья 21.12. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика.
- Статья 21.13. Нарушение правил проезда перекрестков.
- Статья 21.14. Нарушение правил маневрирования.
- Статья 21.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона.
- Статья 21.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги.
- Статья 21.17. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами.
- Статья 21.18. Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения.
- Статья 21.19. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств.
- Статья 21.20. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки.
- Статья 21.21. Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки.
- Статья 21.22. Нарушение правил перевозки опасных грузов.
- Статья 21.23. Нарушение правил учебной езды.
- Статья 21.24. Нарушение правил перевозки людей.
- Статья 21.25. Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.
- Статья 21.26. Невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства.
- Статья 21.27. Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.
- Статья 21.28. Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием.
- Статья 21.29. Систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством.
- Статья 21.30. Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах.
- Статья 21.31. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения.
- Статья 21.32. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.
- Статья 21.33. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб или транспортно-

го средства, в отношении которого не оформлена в установленном порядке диагностическая карта.

- Статья 21.34. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством.

- Статья 21.35. Допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения.

- Статья 21.36. Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений.

- Статья 21.37. Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений.

- Статья 21.38. Нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства.

- Статья 21.39. Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

- Статья 21.40. Управление по дорогам общего пользования средствами и механизмами, не предназначенными для движения по таким дорогам.

Налицо как преемственность составов Проекта КоАП и действующего КоАП РФ, так и новизна некоторых формулировок, что отражается потребность в более точном описании административно-деликтных деяний. Также предполагается уточнить виды и размеры налагаемых в данной области административных наказаний, что также будет являться важным регулятором отношений в данной области, способствующим снижению административной деликтности.

По мнению автора, в целях актуализации научных исследований в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности⁶, совершенствования правовой основы применения института административной ответственности в области дорожного движения целесообразно расширять практику сравнительно-правовых исследований в рассматриваемой области, в особенности законодательств государств России и иных государств СНГ как имеющих общую основу – советское право, и до настоящего времени лежащее в основе формирования национальных правовых систем⁷.

Также вопросы совершенствования административной ответственности должны учитываться в процессе совершенствования административной деятельности всех уполномоченных органов и должностных лиц, реализующих административ-

но-юрисдикционные полномочия в процессе осуществления административной деятельности в целях охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, а также обеспечения национальной безопасности в целом⁸.

¹Современные правовые формы и методы администрирования в экономической сфере Российской Федерации : монография / Колл. авторов. М.: ИПП РАН, 2020. Ч. I. 384 с.; Редкоус В.М. Основные направления нового этапа административной реформы в Российской Федерации // Закон и право. 2020. № 8. С. 15-18 ; Редкоус В.М. О содержании административной реформы в Российской Федерации // В сб.: Акт. проблемы адм. и адм. - процесс. права (Сорокинские чтения). Международная научно-практическая конференция / под общ. ред. А.И. Каплунова. СПб., 2021. С. 56-59; и др.

²Головкин В.В., Слышалов И.В. Административно-юрисдикционная деятельность Госавтоинспекции в условиях реформирования полицейского законодательства: проблемы и перспективы // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2012. № 7 (266). С. 86-90 ; Майоров В.И. К вопросу о правовом регулировании в сфере дорожного движения // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11 4 Редкоус В.М., Смирнова Е.С., Зиганшин М.М. Современные проблемы административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности : монография / под общ. ред. В.М. Редкоуса. Рязань : Издательство «Концепция», 2018, и др.

³См., например: Правовая основа обеспечения национальной безопасности РФ : монография / колл. авторов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. 512 с. ; Правовая политика в сфере публичного права: проблемы и пути решения : монография. Тамбов, 2010. 610 с. ; и др.

⁴Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с посл. изм. и доп.) // СЗ РФ. 2002. № 1 (часть I), ст. 1.

⁵Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (проект) // URL: <https://regulation.gov.ru/projects#пра=102447> (дата обращения: 21.11.2020).

⁶Глобализация - безопасность государства - национальные интересы: доктрина права и правовая жизнь : монография / под общ. ред. Р.В. Пузикова, В. Фэклера. Тамбов: «Принт-Сервис», 2020. 476 с. ; Редкоус В.М. О необходимости актуализации научных исследований административно-правового обеспечения государственной и общественной безопасности в современных условиях // Закон и право. 2020. № 10. С. 15-17.

⁷Подробнее см.: Доктрина права и безопасность в современном мире / колл. авт.; отв. ред. Р.В. Пузиков, Я. Зелинский. Тамбов, 2020. 495 с.; Редкоус В.М., Смирнова Е.С. Зарубежный опыт административной ответственности в области дорожного движения (на примере государств – участников СНГ) // Вестник Евразийской академии административных наук. 2016. № 3 (36). С. 97–107; Редкоус В.М. Перспективы совершенствования законодательства об административной ответственности: опыт России и стран СНГ // В сб.: Тамбовские правовые чтения имени Ф.Н. Плевако. Материалы III Межд. науч.-практ. конф.: в 2 т. Тамбов: ТГУ, 2019. С. 304-308, и др.

⁸Административная деятельность ОВД : учебник / Колл. автор.; ред. А.В. Куракин, М.В. Костенников. М., 2014. 521 с.; ФСБ России. Правовое регулирование деятельности федеральной службы безопасности по обеспечению национальной безопасности РФ. Научно-практический комментарий / под ред. В.Н. Ушакова, И.Л. Трунова. М., 2006. 592 с., и др.

ROAD SAFETY IN THE NATIONAL SECURITY SYSTEM
OF THE RUSSIAN FEDERATIONБЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СИСТЕМЕ
НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Nodari Darchoevich Eriashvili,

Professor of the Department of civil and labor law, civil procedure of the Moscow state University of the Ministry of internal Affairs of Russia. Kikotya, editor-in-chief of UNITY-DANA publishing house, head of the Law and law bar Association, winner of the Russian Government prize in science and technology, doctor of Economics, candidate of law, candidate of historical Sciences, Professor
E-mail: professor60@mail.ru

Нодари Дарчоевич Эриашвили,

профессор кафедры гражданского и трудового права, гражданского процесса МосУ МВД России им. Кикотья, главный редактор издательства «ЮНИТИ-ДАНА», руководитель Коллегии адвокатов «Закон и право», лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, доктор экономических наук, кандидат юридических наук, кандидат исторических наук, профессор

Annotation. Based on the analysis of the legal literature and legislation on road safety and its relation to national security in the Russian Federation, the article substantiates several judgments: the existing definitions of the concept of «safety» are imperfect; the actual lack of scientific developments regarding safety entails imperfection of the legislation of the Russian Federation; the variety of normative legal acts on the types of safety must be recognized as imperfect; the Russian Federation must adopt a single normative legal act, in particular, the Federal Constitutional Law «On Safety in the Russian Federation»; road safety can only be considered as a type of safety.

Keywords: Russian Federation, legislation, regulatory legal act, Constitution of the Russian Federation of December 12, 1993, Federal Law of the Russian Federation, Federal Law of the Russian Federation «On Safety» of December 7, 2010, Federal Law of the Russian Federation «On Road Safety» of November 15, 1995, subordinate regulatory legal act, law enforcement agency, internal affairs agency, police, security, national security system, road safety

Аннотация. В статье на основе анализа юридической литературы и законодательства о безопасности дорожного движения и его соотношении с национальной безопасностью в Российской Федерации обосновано несколько суждений: имеющиеся определения понятия «безопасность» несовершенны; фактическое отсутствие научных разработок относительно безопасности влечет несовершенство законодательства Российской Федерации; многообразие нормативных правовых актов о разновидностях безопасности необходимо признать несовершенным; в Российской Федерации должен быть принят единый нормативный правовой акт, в частности, Федеральный конституционный закон «О безопасности в Российской Федерации»; безопасность дорожного движения может рассматриваться лишь в качестве разновидности безопасности.

Ключевые слова: Российская Федерация, законодательство, нормативный правовой акт, Конституция РФ от 12 декабря 1993 г., федеральный закон РФ, Федеральный закон РФ «О безопасности» от 7 декабря 2010 г., Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г., подзаконный нормативный правовой акт, правоохранительный орган, орган внутренних дел, полиция, безопасность, система национальной безопасности, безопасность дорожного движения

Для цитирования: Эриашвили Н.Д. Безопасность дорожного движения в системе национальной безопасности Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.11.-13.

Предметом данной статьи является безопасность дорожного движения и его соотношение с национальной безопасностью в Российской Федерации¹.

Первоначально о состоянии теории.

Так, авторы – единомышленники (Н.Г. Жаворонков и В.Б. Агафонов) свою публикацию посвятили исследованию теоретических проблем правового обеспечения экологической, биосферной и генетической безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации («В целом по результатам проведенного исследования можно сделать следующие выводы: актуализация проблем экологической безопасности имеет не только научно правовой контекст, а прежде всего сугубо практический, включающий в себя модернизацию подходов,

понятий, содержания; термин "экологическая безопасность" не обрел нового эколого-правового содержания и в каком-то смысле повторяет положения природоохранного законодательства; в силу новых вызовов в области экологической безопасности целесообразно (в отдельном законе) пересмотреть определение экологической безопасности, уточнив его специфику, понятийный аппарат, возможно включив в него понятие и оценку угроз, ущербов, рисков, вызовов как основу для формулирования самой "безопасности"; расширенное понятие "экологическая безопасность" должно включать в себя нормативы и методику оценки, (иерархию) угроз, их "исчисляемость" и вариативность действий по обеспечению безопасности; учитывая принципиальную необходимость стоимостной, экономиче-

ской оценки мер по экологической безопасности, необходимо разработать методологию альтернативных оценок мер по экологической безопасности и уровней угроз; поскольку "безопасность" является в каком-то смысле "нагрузкой", "обременением" для экономического и "устойчивого развития", необходимо в законодательном порядке, наряду с оценкой ущерба от загрязнения окружающей среды, принять оценку мер по обеспечению экологической безопасности; обеспечение экологической безопасности как базовый конституционный принцип находится в сфере публичного права, в связи с этим необходимо разработать методику привлечения населения (граждан) и общественных организаций к обсуждению стратегических, долгосрочных планов по обеспечению экологической безопасности; целью государства и общества является "развитие" - экономическое, социальное, экологическое, культурное, национальное, иное. ...; следует более четко выделить в законодательстве не только уровни экологической безопасности, но и объекты/субъекты экологической безопасности. ...; в связи с появлением новых глобальных угроз: климатических, генетических, биосферных - необходимо ввести в законодательство определение всех указанных видов экологической безопасности, при этом данная мера должна быть приоритетной. ...; следует провести "районирование" страны по видам и степени экологических угроз, с выделением отдельно экологической безопасности Арктики, районов с особыми природно-климатическими условиями»².

О.В. Вагина, Е.Ю. Гаевская и Л.Я. Савина, рассмотрев «основные аспекты экологической безопасности как составляющей национальной безопасности, «приходят к выводу, что экологическая безопасность является явлением многоаспектным и межотраслевым» («На наш взгляд, экологическая безопасность тесно связана и с продовольственной безопасностью».

Приведем пример: в земельном законодательстве содержатся положения, позволяющие судить, что национальный режим к статусу иностранных граждан как субъектов права не применяется. Они не могут обладать земельными участками, относящимися к категории земель сельскохозяйственного назначения, на праве собственности, также приобретают в собственность земельные участки исклю-

чительно на возмездной основе»; «Таким образом, экологическая безопасность как составная часть национальной безопасности является явлением многоаспектным и межотраслевым»³.

Д.М. Тарасова рассмотрела «современные проблемы, связанные с проявлениями религиозного экстремизма в Российской Федерации и за рубежом, предпринята попытка проанализировать причины возникновения и распространения религиозного экстремизма» («Таким образом, с учетом отсутствия правового закрепления и признаков именно религиозного экстремизма, латентного характера экстремистской деятельности, появления новых форм финансирования противоправной деятельности, обеспечивающей ее неподконтрольность, борьба с указанным явлением носит точечный характер, надзор в указанной сфере не имеет системности и комплексности»; «В связи с этим деятельность органов прокуратуры в указанной сфере требует значительной корректировки путем разработки серьезного теоретического фундамента с использованием имеющегося опыта»⁴.

М.А. Егорова и А.В. Белицкая обо сновали следующее суждение: «Таким образом, в рамках публично-правового регулирования цифрового пространства основное направление защиты национальной безопасности в контексте рынка криптовалют заключается в том, чтобы развести понятия криптовалюты как финансового цифрового актива и законного средства платежа. Направлением защиты национальной безопасности является защита потребителей финансовых услуг и общества в целом в рамках использования криптовалют на рынках в качестве виртуального товара или спекулятивного инструмента.

Важную роль в защите национальной безопасности играют правовые нормы в отношении борьбы с отмыванием денег и мошенничеством, что требует при отсутствии ограничений на использование криптовалют наличия у лиц, участвующих в сделках с ними, эффективных систем управления рисками. Налогообложение криптовалютных отношений, которое напрямую не связано с защитой национальной безопасности, имеет связь с фискальной политикой государства и поэтому является важным направлением публично-правового регулирования исследуемой сферы»⁵.

Несовершенство научных разработок приводит к несовершенству и законодательства Российской Федерации о безопасности.

Первоначально обращаемся к Конституции РФ от 12 декабря 1993 г.⁶, в которой использован термин «безопасность» (статьи 13, 37, 55, 56, 71, 72, 74, 79, 82, 83, 98, 102, 114).

Положения Конституции РФ детализированы в нормативных правовых актах с меньшей юридической силой⁷.

Так, в Федеральном законе РФ «О безопасности» от 7 декабря 2010 г.⁸ определены «основные принципы и содержание деятельности по обеспечению безопасности государства, общественной безопасности, экологической безопасности, безопасности личности, иных видов безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации ..., полномочия и функции федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в области безопасности, а также статус Совета Безопасности Российской Федерации ...».

В Федеральном законе РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г.⁹ определены «правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации» (ст. 1).

Таким образом, исследования относительно безопасности в Российской Федерации необходимо продолжить.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, имеющиеся определения понятия «безопасность» несовершенны.

Во-вторых, фактическое отсутствие научных разработок относительно безопасности влечет не-

совершенство законодательства Российской Федерации.

В-третьих, многообразие нормативных правовых актов о разновидностях безопасности необходимо признать несовершенным.

В-четвертых, в Российской Федерации должен быть принят единый нормативный правовой акт, в частности, Федеральный конституционный закон «О безопасности в Российской Федерации».

В-пятых, безопасность дорожного движения может рассматриваться лишь в качестве разновидности безопасности.

¹Мы разделяем суждение тех авторов, которые предлагают с 25.12.1991 г. для наименования государства использовать исключительно этот термин (подробнее об этом см.: Галузо В.Н. Конституционно-правовой статус России: проблема именования государства // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 5. С. 119-123).

²См.: Жаворонкова Н.Г., Агафонов В.Б. Теоретико-методологические проблемы правового обеспечения экологической, биосферной и генетической безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации // Lex russica. 2019. № 9. С. 96 - 108.

³Вагина О.В., Гаевская Е.Ю., Савина Л.Я. Экологическая безопасность как составная часть национальной безопасности Российской Федерации // Бизнес, Менеджмент и Право. 2018. № 2. С. 27 - 29.

⁴Тарасова Д.М. Религиозный экстремизм как угроза национальной безопасности. Роль органов прокуратуры в борьбе с указанным явлением // Российский следователь. 2020. № 11. С. 63 - 67.

⁵См.: Егорова М.А., Белицкая А.В. Публичное регулирование криптовалютных отношений в контексте риска национальной безопасности // Юрист. 2021. № 1. С. 2 - 10.

⁶См.: РГ. 2020. 4 июля. О проблеме неоднократности опубликования Конституции РФ в официальных источниках опубликования подробнее см.: Галузо В.Н. Возможно ли обеспечение единообразного исполнения законодательства при отсутствии его систематизации? // Государство и право. 2014. № 11. С. 98-102.

⁷О системе нормативных правовых актов в РФ подробнее см.: Галузо В.Н. Систематизация законодательства в Российской Федерации: состояние и перспективы развития // Закон и право. 2009. № 8. С. 28-30; он же: О роли нормативного правового акта в системе права Российской Федерации // Общественные науки. Научные кадры. 2009. № 4. С. 27-30.

⁸См.: СЗ РФ. 2011. № 1. Ст. 2; ...; 2020. № 46. Ст. 7209.

⁹См.: СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; ...; 2020. № 50 (часть III). Ст. 8074.

**LEGAL ASPECTS OF ENSURING SAFETY DURING
THE OPERATION OF ROAD TRANSPORT FACILITIES****ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ХОДЕ
ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА****Anton Valerievich Belkov,**Associate Professor of the Department of Automobile Roads and Urban Cadastre
T.F. Gorbachev Kuzbass State Technical University**Антон Валерьевич Бельков,**доцент кафедры автомобильных дорог и городского кадастра
кандидат исторических наук

Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева

E-mail: kemerovo_text@mail.ru

Abstract. The article deals with the dynamics of accidents on public roads in the Kemerovo region in 1995-2020. Based on the analysis of the regulatory framework and statistical data, the causes of road traffic accidents are identified, and a list of measures aimed at reducing accidents is presented.

Keywords: land of road transport, road safety, dynamics, Kemerovo region

Аннотация. В статье рассматривается динамика аварийности на автомобильных дорогах общего пользования Кемеровской области в 1995-2020 гг. На основе анализа нормативной правовой базы и статистических данных выявлены причины дорожно-транспортных происшествий, представлен перечень мероприятий, направленных на снижение аварийности.

Ключевые слова: земли автомобильного транспорта, безопасность дорожного движения, динамика, Кемеровская область

Для цитирования: Бельков А.В. Правовые аспекты обеспечения безопасности в ходе эксплуатации объектов автомобильного транспорта // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.14-16.

Повышение безопасности дорожного движения и стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. являются целями «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» [1]. Стратегия имеет статус межотраслевого документа стратегического планирования на среднесрочный период.

Согласно части 3 статьи 6 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации наделены полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения – осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности [2].

Порядок предоставления земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, для размещения автомобильных дорог осуществляется в соответствии с земельным законодательством и Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [3].

Динамика аварийности на автомобильных дорогах общего пользования Кемеровской области в период с 1995 г. по 2015 г. с учетом сведений о дорожно-транспортных происшествиях с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями на автомобильной дороге (далее – ДТП ДУ) представлена на рис. 1.



*Источник: ГКУ «Дирекция автомобильных дорог Кузбасса»: URL: [https://kuzdor.ru/wp-content/KuzdorSiteSection/RoadSafety/AnnualReportOnAccidents/Grafik-DTP-za-20-let-\(1995-2015\).pdf](https://kuzdor.ru/wp-content/KuzdorSiteSection/RoadSafety/AnnualReportOnAccidents/Grafik-DTP-za-20-let-(1995-2015).pdf) (дата обращения: 18.04.2021)

Одной из причин увеличения числа ДТП-ДУ в регионе в рассматриваемый период стал рост числа собственных легковых автомобилей в расчете на 1000 человек населения с 90,0 в 1995 г. до 201,6 в 2010 г., 257,5 – в 2015 г. [4].

Основными мероприятиями, направленными на ликвидацию мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, выявленных на автомобильных дорогах общего пользования регионально-го и (или) межмуниципального значения Кемеровской области в 2016–2020 гг. стали:

- устройство осевой линии разметки долговечными материалами;
- установка дорожных знаков с дублированием разметкой на проезжей части;
- установка дорожного ограждения;
- обустройство перекрестков, включая строительство переходно-скоростных полос, устройство освещения, установка светофорных объектов;
- установка информационных щитов «Аварийно-опасный участок»;
- обустройство участка дороги в зоне примыкания шумовыми полосами из долговечных материалов и соответствующими дорожными знаками;
- ограничение скорости движения путем установки дорожных знаков;
- ликвидация дефектов (колеи) покрытия;
- установка с примыканием знаков «Стоп»;

– использование флуоресцентного желто-зеленого фона при установке знаков;

– установка дорожных знаков, ограничивающих скорость совместно со знаком «Обгон запрещен»;

– освещение, устройство пешеходных дорожек или тротуаров совместно с перильным ограждением для пешеходов;

– использование переносных комплексов фото-видеофиксации, антивандальных шкафов и имитаторов;

– повышение уровня освещенности пешеходных переходов;

– дополнительные обследования участков дорог на предмет обеспечения видимости встречного автомобиля;

– обустройство перекрестков информационными знаками «Стоп-линия».

Принимаемые меры привели к снижению числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий с 729 в 2015 г. до 579 в 2020 г. При этом если в 2015 г. смертельно травмированы 170 человек и 1138 получили травмы различной степени тяжести, то в 2020 г. эти показатели составили 144 и 917 человек – соответственно [5].

До мая 2015 г. при выявлении аварийно-опасных мест (участков) концентрации ДТП, рассматривались участки между смежными километровыми столбами, где совершено 3 ДТП и более за послед-

ние 3 года (2012–2014 гг.). Данная методика была определена «Правилами учета и анализа ДТП на автомобильных дорогах Российской Федерации» согласованная с ГАИ МВД РФ и утвержденная ФДА РФ в 1998 г. В 2015 г. Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство распоряжением от 12 мая 2015 г. № 853-р подготовило документ «Об издании и применении «ОДМ 218.6.015-2015 "Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации"».

Согласно вышеуказанному документу, участком концентрации ДТП является: участок автомобильной дороги не превышающий 1000 метров вне населенного пункта, 200 метров в населенном пункте или перекресток дорог, где в течение последних 12 месяцев произошло 3 (три) и более ДТП 1 (одного) вида или 5 и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или ранены люди. В 2020 г. в Кемеровской области выявлено 5 мест (участков) концентрации ДТП.

По мнению экспертов «Дирекции автомобильных дорог Кемеровской области» снижению аварийности и обеспечению безопасности дорожного движения могут способствовать масштабные мероприятия включающие, в частности:

- ремонт дорожного покрытия, ликвидация колеиности и ям,
- спрямление радиусов поворота,
- обеспечение видимости в плане и продольном профиле,
- нанесение горизонтальной дорожной разметки долговечными материалами,
- переустройство автобусных остановок,
- строительство тротуаров и пешеходных дорожек,
- восстановление и строительство линий электропередач с последующим освещением проезжей части, мостов и т.д. [5].

Согласно региональной программе ««Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Кемеровской области – Кузбасса» на 2015–2022 годы» решение задачи по обеспечению безопасного движения автомобильного транспорта обусловлено, в том числе, выполнением работ по обеспечению учета имущества и земельных участков, занятых автомобильными дорогами общего пользования ре-

гионального или межмуниципального значения [6]. В 2020 г. снижение смертности от ДТП – закреплено в качестве одного из целевых показателей развития человеческого капитала в «Стратегии социально-экономического развития Кемеровской области до 2035 года» [7].

Литература

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-п) // Правительство Российской Федерации: URL: <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxludPATBC12.pdf> (дата обращения: 18.04.2021).
2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.
4. Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения по субъектам Российской Федерации // Федеральная служба государственной статистики: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_13/IssWWW.exe/Stg/d1/06-38.htm (дата обращения: 18.04.2021).
5. Годовой отчет «Безопасность дорожного движения на дорогах общего пользования» (2020 г.) // ГКУ «Дирекция автомобильных дорог Кузбасса»: URL: <https://kuzdor.ru/wp-content/KuzdorSiteSection/RoadSafety/AnnualReportOnAccidents/Analiz-avarijnosti-za-2020.pdf> (дата обращения: 18.04.2021).
6. «Региональная программа "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Кемеровской области - Кузбасса" на 2015 - 2022 годы» (утв. постановлением Коллегии Администрации Кемеровской области от 30.06.2015 № 212) // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://publication.pravo.gov.ru/File/GetFile/4200202003050004?type=pdf> (дата обращения: 18.04.2021).
7. «План мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития Кемеровской области до 2035 года» (утв. распоряжением Правительства Кемеровской области – Кузбасса от 13.06.2019 № 340-р) // Официальный сайт "Электронный бюллетень Коллегии Администрации Кемеровской области": URL: <https://bulleten-kuzbass.ru/bulletin/236086> (дата обращения: 18.04.2021).

ENSURING ROAD SAFETY MOVEMENTS – THE WORLD PROBLEM OF SOCIETY

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – МИРОВАЯ
ПРОБЛЕМА ОБЩЕСТВА

Anatoliy Vasil'evich BOGDANOV,

candidate of law, associate professor, associate Professor of the Department
of operational-investigative activities and special equipment
Kikot Moscow University of the MIA of Russia
E-mail: bogdanov.a.v58@mail.ru

Viktor Sergeevich STELMAKH,

Candidate of Law Senior Inspector for Special Assignments
GUOBDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: stelmahvs@list.ru

Evgeniy Nikolaevich KHAZOV,

doctor of law, professor, professor of the Department
of constitutional and municipal law
Kikot Moscow University of the MIA of Russia
E-mail: evg.hazow@yandex.ru

Анатолий Васильевич БОГДАНОВ,

кандидат юридических наук, доцент кафедры оперативно-розыскной
деятельности и специальной техники Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Виктор Сергеевич СТЕЛЬМАХ,

кандидат юридических наук старший инспектор по особым поручениям
ГУОБДД МВД России

Евгений Николаевич ХАЗОВ,

доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры конституционного и муниципального права
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Abstract. the article deals with the problematic issues of ensuring road safety, both at the world level and in modern Russia. The reasons and conditions for ensuring road safety are analyzed. The main directions of preventive measures to ensure road safety in Russia are proposed, taking into account the world experience.

Keywords: provision, prevention, road safety, motor transport, traffic police units, internal affairs bodies

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, как на мировом уровне, так и в современной России. Анализируются причины и условия обеспечения безопасности дорожного движения. Предлагаются основные направления профилактических мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на территории России с учетом мирового опыта.

Ключевые слова: обеспечение, профилактика, безопасность дорожного движения, автотранспорт, подразделения ГИБДД, органы внутренних дел

Научная специальность: 12.00.14 — административное право; административный процесс

Для цитирования: Богданов А.В., Стельмах В.С., Хазов Е.Н. Обеспечение безопасности дорожного движения – мировая проблема общества // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.17-23.

В последние годы в России проблема повышения безопасности дорожного движения относится к числу главных задач внутренней государственной политики. Конституция Российской Федерации гарантирует гражданам России право на жизнь, свободу, личную неприкосновенность, достоинство, свободу выбора места жительства, передвижения[1]. Согласно Конституции Российской Федерации, все люди признаются равными перед законом и судом вне зависимости от пола, расы, на-

циональности, языка, происхождения, имущественного положения [2] и в том числе при нарушении правил дорожного движения участниками ДТП.

Безопасность дорожного движения – важная составная часть политики государства. Автомобиль в современных условиях явление многоплановое и в том числе является средством повышенной опасности. Автомобили могут использоваться как средство передвижения, а также и как средство преступного замысла и как инструмент совершения

преступления. Достаточно вспомнить недавнюю серию терактов в Берлине, Ницце, Лондоне, Париже, где преступники использовали транспортные средства для убийства людей.

Но в тоже время он имеет важное социальное назначение. Обеспечивает потребность личности в свободе перемещения (46 292 тыс. штук легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан РФ) [3].

Трудно переоценить и экономическую функцию транспорта – 68,1% перевозок в 2019 года, осуществляется автомобильным транспортом[4].

Автомобиль является важным объектом научно-технического исследования. Отдельные отрасли промышленности и цифровой экономики занимаются оптимизацией автотранспорта, его техническим совершенствованием, активно внедряют роботы. А также введение электронного паспорта транспортного средства (ПТС). Активная автомобилизация заставляет более тщательно и комплексно подходить к проблеме безопасности на дорогах.

Последнее десятилетие ответственные за безопасность на дорогах ведомства последовательно ведут работу по снижению травматизма и сохранению жизни российских граждан. Центральным органом, осуществляющим контроль и надзор безопасности дорожного движения, является Инспекция безопасности дорожного движения МВД России. Обеспечение соблюдения правопорядка на дорогах является актуальным вопросом и целью в работе сотрудников ГИБДД МВД России.

В 2018 году в России начала реализовываться «Стратегия безопасности дорожного движения на 2018-2024 гг.», которая позволила вести деятельность по безопасности дорожного движения более планомерно и эффективно[5]. Возникла тенденция сокращения дорожно-транспортных происшествий в России. В 2020 году количество ДТП сократилось на 16%, а число погибших уменьшилось на 7% по сравнению с 2019 годом[6]. В 2019 году количество погибших составило 11,6 на 100 тыс. населения, в 2020 же, количество погибших составило 11,1 на 100 тыс. населения[7]. Однако количество пострадавших в автокатастрофах по-прежнему остается значительным и вызывает тревогу. Каждый день в ДТП погибают почти 50 и получают ранения около 600 человек[8].

Несмотря на то, что показатели смертности относительно численности населения мира в последние годы стабилизировались, число жертв, в ДТП ряде стран продолжает расти. Ситуация на дорогах по-прежнему остается сложной. Обеспечение безопасности дорожного движения, как на национальном, так и на международном уровнях актуальная проблема. Согласно Глобальному плану ООН: - «Ежегодно почти 1,3 миллиона человек погибают в дорожных авариях – более 3000 человек в день – и более половины этих людей не передвигаются на автомобиле. Еще двадцать-пятьдесят миллионов человек подвергаются в результате аварий не смертельным травмам, которые являются важной причиной нетрудоспособности во всем мире» [9]. Одна из приоритетных задач - это снижение количества ДТП и снижение погибших и раненых. В 2020 году в России в результате ДТП смертность снизилась на 5%[10].

При этом на страны с низким и средним уровнем дохода на душу населения приходится более 90% общего числа смертей в результате ДТП. Поскольку ожидается, что мировой автопарк удвоится чуть более чем через 10 лет, дорожные травмы, по прогнозам, станут седьмой по величине причиной смертности к 2030 году. ДТП уже являются главной причиной смерти людей в возрасте от 15 до 29 лет. Дорожно-транспортный травматизм – восьмая по значимости причина смерти для всех возрастных групп[11].

За последние 15 лет страны с высоким уровнем дохода на душу населения снизили уровень смертности на дорогах, даже несмотря на то, что использование автотранспортного парка возросло. Это, безусловно, является результатом грамотно проводимой политики в этой сфере, систематического применения научно обоснованных мер, доказавших свою эффективность, разработки комплекса мер, способствующих повышению безопасности участников дорожного движения, безопасности на дорогах, безопасности транспортных средств.

Тем не менее, существуют большие различия в риске получения дорожно-транспортного травматизма по всему миру. В странах с низким и средним уровнем дохода средние показатели смертности 100 000 человек составляют в среднем 20,1 и 18, 3 соответственно, в то время как в странах с высоким

уровнем дохода средние показатели составляют 8,7[12].

В августе 2020 года Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». Этот важный документ ставит перед международным сообществом новую задачу по сокращению числа смертей. В 2020 году завершилось первое в истории Десятилетие действий по повышению безопасности дорожного движения, провозглашенное Организацией Объединенных Наций. На 74 сессии Генеральная ассамблея ООН в очередной раз признала Российскую Федерацию лидером взаимодействия в области безопасности дорожного движения, а также провозгласила запуск Второго десятилетия действий по безопасности дорожного движения, цель которого – снизить на 50% смертность и травматизм в результате ДТП.

К 2030 году в качестве главной цели нового «Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030» снизить смертность и травматизм [13]. Данные решения базировались на выводах, которые были сделаны на Третьей всемирной Министерской Конференции Безопасности Дорожного Движения в Стокгольме, которая состоялась ранее, в феврале 2020 г. По итогам конференции в Стокгольме была принята декларация, которая определила направления борьбы за снижения смертности и травм в результате дорожно-транспортных происшествий [14]. В связи с этим серьезность положения, сложившегося в России в связи со значительным числом ДТП, совершенных по вине нетрезвых водителей, привели к переходу данного деяния из сферы административных правонарушений в разряд преступлений. Совершенствование национальной политики в области безопасности дорожного движения невозможно без учета опыта передовых государств. В тех странах, где этой проблеме придается государственное значение, безопасность дорожного движения на более высоком уровне.

Так, согласно Открытой базе данных на 2019 год, безопасными считаются дороги Мальдив – (0,2 погибших в ДТП на 100 тыс. населения), Норвегия (1,9 погибших на 100 тыс. населения), Швейцария и Сингапур (2,2 погибших в ДТП на 100 тыс. населения), Швеция (2,8 погибших в ДТП на 100 тыс. на-

селения), Великобритания (3,3 погибших в ДТП на 100 тыс. населения), Япония (3,6 погибших в ДТП на 100 тыс. населения), Германия (3,9 погибших в ДТП на 100 тыс. населения) [15].

Анализ законодательных систем развитых стран, где имеются очевидные успехи в этой области позволил сделать выводы о том, что жестокое нормативное регулирование стало основой улучшения ситуации в области безопасности дорожного движения. Многие правительства зарубежных государств приняли меры по совершенствованию нормативной-правовой базы, регулирующей, ключевые направлений общественных отношений в области дорожного движения. Совокупность и система национальных правовых актов, опирается на международные правовые акты, которые как правило распространяют свое влияние на определенный контингент или союзы государств (Европа, ЕС, ШОС).

Системы законодательства о безопасности дорожного движения содержат ключевые принципы государственного регулирования и своевременные критерии о безопасности дорожного движения, выработанные международным сообществом.

Выделяют несколько тенденций:

1. Государственное регулирование о безопасности дорожного движения закрепляет главенствующую роль государства в области безопасности дорожного движения и его ответственность за конечные результаты.

2. Государственное управление в области дорожного движения тесно связано с социальными процессами и явлениями, существующие в каждом государстве.

3. Социальная направленность всех мер, предусматриваемых государственной политикой в области безопасности дорожного движения.

Ключевые направления государственной политики в области организации безопасности дорожного движения, которые отражены в нормах, являются:

- Снижение рисков дорожного движения (данное направление объединяет многие аспекты государственной политики: оптимизация обучения водителей, переход на безопасные транспортные средства).

- Совершенствование безопасной дорожной среды (установление ограничения скорости, внедрение

аудита безопасности, строительство новых дорог реконструкция опасных участков дорог и т.д.).

- Создание более совершенных и безопасных технических средств (улучшение освещенности дорог, улучшение защиты водителя и пассажиров, совершенствование тормозных систем).

- Обеспечение соблюдения правил дорожного движения.

- Совершенствование системы оказания медицинской помощи, пострадавшим в результате БДД (принимаемые нормы направлены на сокращение времени на оказание помощи, также выделены на сокращение времени на оказание помощи, также выделяется отдельная группа – пешеходы и дети).

Наиболее значимыми нормативными актами являются кодексы, которые содержат обобщающие нормы, регулирующие все элементы безопасности дорожного движения. Кодексы приняты в большинстве зарубежных государств, которые имеют высокие достижения в области безопасности дорожного движения. В Германии движение регулируется несколькими кодексами: «О безопасности дорожного движения»; «Законом о нарушениях правил дорожного движения»; «Кодексом положений о допуске к дорожному движению». Во Франции нормативные акты, обеспечивающие безопасность дорожного движения, состоят из 5 томов. Они включают правила дорожного движения и его регулирование. Правила технического обслуживания автодорог, свод инструкций разных ведомств по знакам и сигналам[16, 17].

Для повышения безопасности на дорогах стало надлежать с 2021 года МВД РФ полномочиями осуществлять государственный контроль за техническим осмотром транспортных средств. Подобные кодексы имеются в Дании, Испании, Финляндии и др. В этих законодательных документах заключены и нормы, регулирующие деятельность водителя: банк данных водительских удостоверений; зарегистрированные нарушения транспортных средств (технические неисправности, нарушения в области экологии).

В ряде европейских стран законодатели разработали и приняли нормативные акты, отдельно регулирующие нарушения правил дорожного движения, подготовку водителей и лишение их водительских удостоверений, регламенты касательно

деятельности автошкол, правила стоянки, перевозку опасных грузов. По их мнению, нормы, заключенные в отдельных законах, действуют более точно, регулируя практически все ситуации дорожного движения, возникающие в процессе использования автотранспорта.

Подобные отдельные законы эффективно действуют, например, в Швеции. Поэтому же пути пошла Эстония, там приняты законы в отношении общественного и грузового транспорта, а также закон о дорогах. Отдельный закон об административных нарушениях, о страховании транспорта, где установлена ответственность за их содержание.

Ряд стран приняли только правила дорожного движения. В этих странах правила дорожного движения принимаются на законодательном уровне и действуют самостоятельно. Наряду с ними работают законы о дорожном движении. К странам, законодательство которых регулирует дорожное движение и его безопасность относятся Великобритания, Венгрия, Германия, Литва, Латвия, Ирландия[18]. В Азербайджане, Китае, Италии и Японии приняты законы о дорожном движении, составной частью которых, составляют нормы, заключенные в правилах дорожного движения[19].

Отдельными законодательными актами регулируются правила регистрации автомобилей, расстановка и использование дорожных знаков, эксплуатация автомобилей большой грузоподъемности, подготовка водителей и выдача удостоверений и другие направления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Ряд стран, формируя нормативно-правовую базу, регулиующую безопасность дорожного движения, создают специальные акты, обеспечивающие безопасность. Такой закон, например, имеется в Испании, который называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения». В Норвегии вопросы обеспечения безопасности дорожного движения регулирует закон «О дорожном движении». В Болгарии, Дании, Украине, Финляндии действуют единые законы, регулирующие все направления организации безопасности дорожного движения.

Различие в подходах законодателей в той или иной стране связано с национальными особенностями законодательного процесса, требованиями

конституционных принципов, менталитетом народов. Изучение опыта зарубежных стран по созданию системы безопасности дорожного движения показывает, что наиболее эффективно эта работа проводится в тех странах, которые создали национальные программы по реализации проблемы.

Национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения содержат комплекс мероприятий, намечаются соответствующие ресурсы обеспечены сроками выполнения с обозначением предполагаемых результатов. Программы постоянно корректируются и дополняются (это связано с изменением социально-экономической обстановки и развитием научно-технического процесса). Национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения приняты в таких странах как: Австралия, Австрия, Болгария, Великобритания, Германия, Греция, Дания, Испания, Италия, Канада, и других. Опыт создания национальных программ в этих странах требует более тщательного изучения.

В некоторых странах национальные программы безопасности дорожного движения входят в программы национальной безопасности государства, как составная часть. Это усиливает возможность решения задач безопасности дорожного движения. Так, например, в Великобритании принята программа «Дороги будущего, безопаснее для всех», как самостоятельный документ. Впоследствии, данный документ был включен в национальную стратегию развития транспорта на период до 2030 года «Будущее транспорта».

Национальные программы безопасности дорожного движения иногда дополняются специальными программами, которые направлены на совершенствование того или иного элемента системы безопасности дорожного движения. Как правило, это делается в рамках программ под условным названием «Безопасный город». Показателен в этом отношении пример республики Корея, где действует программа под названием «Интеллектуальная транспортная система», основанная на применении цифровых технологий.

В ряде Европейских стран национальные программы принимаются парламентами или же после одобрения парламентом программы подписывает президент страны. В большинстве стран программы принимаются постановлением правительства

или же утверждаются соответствующими министерствами, как правило, после одобрения законодательным органом.

Наиболее характерные примеры предоставляет Швеция, где национальным планом развития транспорта на 2018-2019 годы предусмотрены и разделы, посвященные обеспечению безопасности дорожного движения. В стране действует «Национальный форум Координации безопасности дорожного движения», который координирует деятельность всех субъектов данного плана и осуществляет контроль за его выполнением. Специальный раздел документа предусматривает обустройство и развитие дорог, уличной сети. Характерно, что национальные программы финансируются в основном из бюджета государства, однако предполагается что порядка 90 млрд. крон будет получено за счет платы за пользование автомобильными дорогами и платы за доступ к железнодорожной инфраструктуре, а также по программам софинансирования с участием региональных властей.

В Финляндии в настоящее время действует консультативный комитет по безопасности дорожного движения. Под его руководством разработана национальная программа по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденная министерством транспорта и связи. Программа включает в себя 50 направлений работы. За каждое из направлений отвечает одно из ведомств.

В Японии на постоянном уровне работает государственная комиссия по общественной безопасности, которая совместно с главным полицейским управлением разрабатывает программы и мероприятия по обеспечению безопасности на транспорте. В программах созданных этой комиссией, содержится комплекс мер, охватывающих общегосударственные и национальные уровни[20].

Исследование законодательства, обеспечивающего безопасность дорожного движения в зарубежных государствах, дает основание утверждать, что независимо от сложившихся экономических отношений, политического устройства задача обеспечения безопасности дорожного движения решается на государственном уровне.

Существует еще одна проблема в мире – это разговоры по мобильному телефону. Как во время дорожного движения, так и движения пешеходов.

Эксперты сделали вывод, что использование гаджета при управлении транспортным средством повышает риск аварии в четыре раза отправка СМС - в шесть раз.

Ученые посчитали: каждый год около 1,5 млн. человек во всем мире попадают в больницу из-за того, что смотрели в смартфон и переходили дорогу в неполюженном месте[21].

В Сеуле, Польше, Франции, Китае есть предупреждающие знаки, таблички, звуковые сигналы против «смартозоби» и «смомби».

В большинстве стран приняты соответствующие кодексы или национальные программы. Анализ международного опыта разработки национальных программ повышения уровня безопасности дорожного движения позволяет выделить некоторые принципы данной деятельности:

1. Перманентный мониторинг причин аварийности, создание институтов, работающих над выявлением ситуаций, ведущих к дорожно-транспортным происшествиям.

2. Преобладание в программах социально-экономических мероприятий, затрагивающих все субъекты дорожного движения.

3. Программы изучаемых стран содержат разделы, указывающие на сроки выполнения мероприятий и их результаты.

Нормативная правовая база в сфере обеспечения безопасности дорожного движения базируется на конституционных принципах, действующих в той или иной стране, а также обычаях и менталитете населения, общей правовой культуре. Каждая страна в мире, в том числе и Россия стремятся создать фундаментальные правовые акты, обеспечивающие безопасность граждан в условиях дорожного движения[22].

Первостепенной задачей остается повышение безопасности дорожного движения. Ситуация на дорогах, несмотря на определенные улучшения, по-прежнему остается сложной.

Необходимо последовательно развивать и наращивать технические средства контроля за соблюдением Правил дорожного движения, расширять возможности систем автоматического фото- и видеофиксации правонарушений, предъявлять повышенные требования к сдаче Правил дорожного движения и выдаче водительских удостоверений.

В местах расположения автоматических систем фиксации отмечается снижение количества происшествий и тяжести их последствий.

Особое внимание должно уделяться злостным нарушителям Правил дорожного движения, водителям, проявляющим агрессивность, автомашинам «двойникам», лицам в состоянии наркотического и алкогольного опьянения, водителям на автомобилях с иностранными номерами, нарушителям скоростного режима, не имеющим водительского удостоверения.

В последнее время отмечается всплеск явно отрицательных мотивов со стороны молодых водителей, владельцев «быстроходных» иномарок. Лихачество, желание продемонстрировать свое превосходство, при недостаточных навыках вождения все чаще становятся очень трагическими причинами ДТП. Важно добиваться последовательного сокращения ДТП и смертности на дорогах, а для этого внедрять новые технологии безопасности, отлаживать механизмы взаимодействия с МЧС, Минздравом, другими ведомствами в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» [23].

Необходимо развитие взаимодействие органов государственной власти и общественных институтов по всему спектру проблем дорожной безопасности: совершенствование законодательства и дорожной инфраструктуры, оказание помощи пострадавшим в ДТП, повышение культуры участников дорожного движения, обучение детей основам безопасного поведения на дорогах, а также повышение безопасности пассажирских перевозок[24], предотвращение управления транспортом в состоянии опьянения, развитие системы подготовки водителей, повышение безопасности при перевозке детей, безопасности пешеходов разговоры по телефону за рулем.

Противодействие нетрезвым водителям находит все большую поддержку среди граждан. Общественные активисты на добровольной основе оказывают помощь нарядам ДПС при несении службы, проведении профилактических мероприятий, а также при отработке мест массового отдыха граждан с целью выявления водителей, управляющих транспортными средствами с признаками опьянения. Безнаказанные административные ДТП – для многих путь к дорожно-транспортному преступлению.

Поэтому сотрудники ГИБДД должны активнее выстраивать партнерские отношения с волонтерскими объединениями, общественными организациями, образовательными учреждениями – здесь важна принципиальная позиция государства и всего общества. В настоящее время растет активность граждан. Проявляющих принципиальную позицию и оказывающих помощь полиции и выявлению нарушителей на дорогах, которые осуществляют общественный мониторинг ситуации на автодорогах и это приведет к положительным результатам.

Литература:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 01.07.2020// Собрание законодательства РФ. 04.08.2014. N 31. Ст. 4398.
2. Осавелюк А.М., Чепурнова Н.М., Хазов Е.Н., Чихладзе Л.Т., Зиборов О.В., Эриашвили Н.Д. и др. Конституционное право России. Москва, 2020.
3. Росстат Наличие транспортных средств по Российской Федерации. <https://rosstat.gov.ru/storage/medbabank/o7FwgVNN/nalich.xls>
4. Росстат Структура перевозок грузов по видам транспорта по Российской Федерации <https://rosstat.gov.ru/storage/medbabank/08YTUQNT/perev-gruz.jpg>
5. Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018-2024 гг. // СЗ РФ. 2018. №5. Ст. 774
6. «Система сбоев не дает», Газета МВД РФ «Щит и меч» № 15 от 22.04.2021 стр. 2
7. Росстат Число лиц, погибших в ДТП на 100 тыс. населения <https://rosstat.gov.ru/storage/medbabank/b04P4720/t3-2.xls>
8. Научно практический альманах МВД России «Профессионал» из выступления Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина на расширенном заседании коллегии МВД России «Действовать эффективно с полной отдачей сил». № 2. 2019. Стр. 3
9. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf
10. Журнал МВД РФ «Полиция России». № 3. 2021. Стр. 5
11. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf
12. Стокгольмская Декларация Третья всемирная министерская конференция по БДД: достижение глобальных целей к 2030 г. Стокгольм, 19-20 февраля 2020 г. <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stocholm-declaration-russian.pdf>
13. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf
14. Стокгольмская Декларация Третья всемирная министерская конференция по БДД: достижение глобальных целей к 2030 г. Стокгольм, 19-20 февраля 2020 г. <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stocholm-declaration-russian.pdf>
15. https://openbase.online/smertnost-ot-dtp-v-mire/#Smertnost_ot_DTP_v_mire
16. Road Safety situation in France and Cooperation with Francophone countries // <https://www.securite-routiere.gouv.fr.htm>
17. Le code de la route, France (2019): Manufacture Francaise des Pneumatiques Michelin, S. 267
18. StraSSenverkehrsrecht, Munchen (2019): Sonderausgabe dtv Verlagsgesellschaft mbH Co. KG, TumblingerstraBe 21, S. 1-729
19. La patente di guida, Italy (2019): PL print s.r.l. – Via Don Minzoni 302 – Napoli, S. 1-255
20. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «Формирование и развитие государственной политики Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения» // В.И. Майоров, О.Н. Дунаева, Юридическая наука и правоохранительная практика 3(45), г. Тюмень, стр. 156-163.
21. «Осторожно, смартозомби, или чем вооружены пешеходы. Газета МВД РФ «Щит и меч» № 11 от 25 марта 2021», стр. 10.
22. Комахин Б.Н., Хазов Е.Н., Исаков В.М. т др. Государственная служба в органах внутренних дел Российской Федерации. Москва, 2021.
23. Зинченко Е.Ю., Комахин Б.Н., Померлян А.Н. и др. Административное право (общая часть в определениях и схемах) Богданов А.В., учебно-наглядное пособие для курсантов и слушателей очной и заочной формы обучения системы: МВД России, МЧС России, ФСИН России, Войск национальной гвардии России, обучающихся по направлению правоохранительная деятельность / Новосибирск, 2020.
24. Афанасьев Д.В., Хазов Е.Н. Административно-правовая деятельность штабных подразделений органов внутренних дел. Монография / Москва, 2015.

**TRAFFIC MANAGEMENT IN THE CONTEXT OF THE SPREAD OF THE NEW
CORONAVIRUS INFECTION COVID-2019****ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ РАСПРОСТРАНЕНИЯ
НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ COVID-2019****Roman Alexandrovich Bruner,**Associate Professor of the Department of Administrative Law
Moscow State University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V. Ya. Kikotya Candidate of Law
E-mail: rb1982@rambler.ru**Роман Александрович Брунер,**доцент кафедры административного права
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя
кандидат юридических наук,**Abstract.** This article reveals the features of traffic in the context of the spread of the new coronavirus infection COVID-2019.**Keywords:** traffic, coronavirus infection, security, vehicle, threat, life, violations**Аннотация.** В данной статье раскрываются особенности дорожного движения в условиях распространения новой коронавирусной инфекции COVID-2019.**Ключевые слова:** дорожное движение, коронавирусная инфекция, безопасность, транспортное средство, угроза, жизнь, нарушения**Научная специальность:** 12.00.14 – административное право, административный процесс**Для цитирования:** Брунер Р.А. Организация дорожного движения в условиях распространения новой коронавирусной инфекции COVID-2019 // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.24-26.

Официальной датой начала распространения коронавирусной инфекции, вызванной вирусом SARS-CoV-2, является 1 декабря 2019 года, когда впервые была зафиксирована вспышка в Ухане. 30 января 2020 года Всемирной организацией здравоохранения эта вспышка была объявлена чрезвычайной ситуацией в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение, а 11 марта - пандемией. В целях активизации работы по предотвращению распространения коронавирусной инфекции COVID-19 5 марта 2020 года в Москве вводился режим повышенной готовности, с 16 марта Россия ограничивала авиасообщение со странами Евросоюза.

Одной из мер по борьбе с распространением инфекции - распоряжение премьер-министра России Михаила Мишустина об ограничении с 30 марта 2020 движения через все пограничные пункты пропуска, включая автомобильные и железнодорожные.

Мировая транспортная система оказалась одной из наиболее пострадавших сфер в результате пандемии COVID-19. В основе негативных последствий лежат различные факторы: закрытие государственных границ, введение ограничений на передвиже-

ние людей и товаров, разрыв производственно-сбытовых цепочек. Совокупность данных факторов отразилась на всех видах транспортных перевозок – от использования личного и общественного транспорта в городах до осуществления пассажирских и грузовых перевозок как внутри стран, так и между ними.

Органы государственной власти Российской Федерации организуют и обеспечивают комплекс профилактических мероприятий, направленных на предотвращение распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) в соответствии с п. 1 Указа Президента РФ от 11.05.2020 № 316 ¹.

Одним из первых изменений стало изменение режима работы подразделений Госавтоинспекции МВД России в регионах. Особый режим, направленный на снижение рисков распространения коронавируса, включает в себя следующее:

- приём граждан осуществляется только по предварительной записи на портале Госуслуг;
- выдача разрешения на внесение изменений в конструкцию транспортного средства в электронном виде проходит путём направления информации на электронную почту;

- выдача свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, а также свидетельств по допуску транспортных средств к перевозке опасных грузов осуществляется по предварительной записи по телефону;

- откорректированы графики сдачи экзаменов на права и уменьшено количество одновременно сдающих экзамен заявителей;

- минимизировано нахождение граждан в патрульных автомобилях и стационарных постах ГИБДД, а также направление водителей на рассмотрение административных дел в подразделения ГИБДД (в случае необходимости приём осуществляется в заранее утверждённое время, при возможности – через окна приёма);

В соответствии с подпунктом «в» пункта 2 Указа Президента РФ от 02.04.2020 № 239² «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» нормативными актами субъектов РФ в регионах устанавливается особый порядок передвижения граждан и транспортных средств.

В ряде субъектов Российской Федерации введены дополнительные меры административной ответственности за нарушение установленных ограничений, если допущенные нарушения не содержат уголовно наказуемого деяния или не влекут административной ответственности в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации³.

С 1 апреля 2020 года введены ограничения передвижения по территории Татарстана на личном автотранспорте, для снижения распространения коронавируса. Автовладельцам в период самоизоляции не рекомендовалось выезжать на личном транспорте без веских причин. МВД по Республике Татарстан с помощью системы видеонаблюдения «Безопасный город», экипажами патрульно-постовой службы полиции и патрулями ГИБДД производило мониторинг городов и муниципальных образований республики на предмет нахождения жителей и автовладельцев без уважительной причины вне зоны самоизоляции - нарушителям выписывали административные штрафы.

Аналогичные ограничения с 13 апреля 2020 г. вводились в Москве и Московской области. Следует отметить, что в Москве с 22 апреля 2020 г. штрафовали водителей за нарушения самоизоляции не только автоинспекторы, но и автоматические камеры ГИБДД.

Минтранс России разработаны и согласованы с Роспотребнадзором методические рекомендации⁴, направленные на обеспечение безопасных перевозок пассажиров предприятиями автомобильного и городского наземного электрического транспорта в условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации и поэтапного снятия ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции, которые охватывают актуальные вопросы обеспечения санитарной безопасности пассажиров и персонала в зданиях автовокзалов и автостанций, а также в транспортных средствах в период перевозки.

Таким образом, коронавирусная инфекция коснулась многих сфер жизнедеятельности человека, в том числе не обошла стороной область дорожного движения. Владельцы транспортных средств обязаны были иметь пропуск для передвижения по городу, а передвижение между субъектами Российской Федерации запрещено.

В заключении следует отметить, что по состоянию на апрель 2021 года запреты и ограничения, связанные с распространением COVID-19, частично сняты, однако динамика новых случаев заражения в России и мире уменьшается не в значительной степени. Такая ситуация может привести к новому этапу введения различных ограничительных мероприятий, которые могут затронуть и сферу дорожного движения.

Литература:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ;
2. Федеральный закон от 30.03.1999 № 52-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» // Собрание законодательства РФ, 05.04.1999, № 14, ст. 1650.

3. Указ Президента РФ от 02.04.2020 № 239 «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» // Собрание законодательства РФ", 06.04.2020, N 14 (часть I), ст. 2082

4. Аль-Рубайе М.К. Принципы ограничений конституционных прав человека в условиях особых политико-правовых режимов // Изв. Саратов. ун-та Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2017. №2. С. 224-229.

5. Гулина О. Р. Право на свободу передвижения (часть 1) // Актуальные проблемы российского права. 2015. №5. с. 138-144.

6. Электронные ресурсы: <https://mintrans.gov.ru>

ensure the sanitary and epidemiological welfare of the population on the territory of the Russian Federation in connection with the spread of the new coronavirus URU No. 9 138 infection (COVID-19)" // meeting of the legislation of the Russian Federation", 06.04.2020, N 14 (part I), art 2082

4. Al-Rubaye M. K. Principles of restrictions on constitutional human rights in the conditions of special political and legal regimes. Sarat. un-ta Nov. ser.Ser. Economy. Management. Right. 2017. No. 2. pp. 224-229.

5. Gulina O. R. Pravo na svobodobozhdeniya (part 1) // Actual problems of Russian law. 2015. No. 5. с. 138-144.

6. Electronic resources: <https://mintrans.gov.ru>

References:

1. Code of the Russian Federation on Administrative Offences of 30.12.2001 No. 195-FZ;

2. Federal law 30.03.1999 № 52-FZ (as amended on 26.07.2019) "On sanitary and epidemiological welfare of the population" // meeting of the legislation of the Russian Federation, 05.04.1999, No. 14, art. 1650.

3. The decree of the President of the Russian Federation from 02.04.2020 № 239 "On measures to

¹Указ Президента РФ от 11.05.2020 № 316 «Об определении порядка продления действия мер по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения в субъектах Российской Федерации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» // Собрание законодательства РФ", 06.04.2020, N 14 (часть I), ст. 2082

²Указ Президента РФ от 02.04.2020 № 239 «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» // Собрание законодательства РФ", 06.04.2020, N 14 (часть I), ст. 2082

³Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ

⁴Электронные ресурсы: <https://mintrans.gov.ru>



Административная юстиция зарубежных стран: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению «Юриспруденция» / под ред. А.П. Шергина, О.В. Зиборова, В.И. Кайнова. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2021. — 335 с. — (Серия «Dura lex, sed lex»).

ISBN 978-5-238-03449-2

Рассматриваются становление и развитие административной юстиции в ряде стран современного мира. На основе действующего законодательства анализируются особенности и полномочия органов административной юстиции по рассмотрению административных дел, порядок обращения в административные суды и порядок осуществления административно-судебного производства.

Для студентов и преподавателей юридических вузов и факультетов.

PROBLEMS OF OPTIMIZING ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF ROAD RULES UNDER THE LEGISLATION OF THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REPUBLIC OF BELARUS

ПРОБЛЕМЫ ОПТИМИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Grigorii Alekseevich Vasilevich,

Head of the Department of Constitutional Law of the Law Faculty of the Belarusian State University, Doctor of Law, Professor

E-mail: Gregory_1@tut.by

Григорий Алексеевич Василевич,

заведующий кафедрой конституционного права юридического факультета Белорусского государственного университета, доктор юридических наук, профессор

Annotation. The article provides a comparative analysis of the relevant chapters of the codes of administrative offenses of the Russian Federation and the Republic of Belarus. It is emphasized that administrative, like any other, responsibility cannot be assigned arbitrarily, it is necessary to take into account social factors that affect regulatory regulation. The necessity of a balanced approach when establishing measures of responsibility in the law is substantiated.

The positive sides and shortcomings of the legislation on liability for violations in the field of road traffic are noted.

Keywords: administrative responsibility, traffic rules

Анотация. В статье проводится сравнительный анализ соответствующих глав кодексов об административных правонарушениях Российской Федерации и Республики Беларусь. Подчеркивается, что административная, как и любая иная, ответственность не может назначаться произвольно, необходимо учитывать социальные факторы, которые влияют на нормативное регулирование. Обосновывается необходимость сбалансированного подхода при установлении в законе мер ответственности. Отмечаются позитивные стороны и недостатки законодательства об ответственности за нарушения в области дорожного движения.

Ключевые слова: административная ответственность, правила дорожного движения

Для цитирования: Василевич Г.А. Проблемы оптимизации административной ответственности за нарушение правил дорожного движения по законодательству Российской Федерации и Республики Беларусь // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.27-29.

Проблемы административной ответственности постоянно находились в поле зрения известных советских, российских ученых [1], [2], [3], [4] и др. Она также исследовалась и белорусскими учеными [5], [6] и др. В современной юридической науке, когда речь заходит о применении санкций, обычно подчеркивается необходимость соблюдения принципа соразмерности ответственности совершенному деянию [7, с. 37–38].

Административная, как и любая иная, ответственность не может назначаться произвольно. Конечно, социальные факторы влияют на нормативное регулирование. По данному поводу убедительные аргументы были высказаны известным российским ученым Г.В. Мальцевым [8].

По сути, любая ответственность является ограничением прав и свобод.

В этой связи важно определить, насколько социальные факторы, в том числе состояние законности и правопорядка, влияют на определение мер ответственности, где тот баланс частных и публичных интересов, который будет способствовать успешному достижению целей административной ответственности.

В конституциях Российской Федерации и Конституции Республики Беларусь содержатся схожие позиции, которые, на наш взгляд, применимы и при решении вопроса о мерах уголовной ответственности, устанавливаемых в законах. Так, согласно части третьей статьи 55 Конституции Российской Федерации права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

В соответствии со статьей 23 Конституции Республики Беларусь ограничение прав и свобод личности допускается только в случаях, предусмотренных законом, в интересах национальной безопасности, общественного порядка, защиты нравственности, здоровья населения, прав и свобод других лиц. Конституционный Суд РФ выработал и дал толкование принципам ограничения прав, к которым, на наш взгляд, следует отнести следующие: ограничения прав и свобод должны быть соразмерны защищаемым Конституцией и законами ценностям правового государства,

должны отвечать требованиям справедливости, быть соразмерными и необходимыми для защиты конституционно значимых ценностей, учитывать необходимый баланс интересов человека, общества и государства [9]; при допустимости ограничений того или иного права в соответствии с конституционно одобряемыми целями государство необходимо использовать только необходимые и строго обусловленные этими целями меры [10]. В юридической литературе обращается также внимание на принцип целесообразности, суть которого состоит в том, чтобы выбираемые средства воздействия были наиболее оптимальными [11, с. 526–527].

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях (в дальнейшем – КоАП Республики Беларусь) содержит 37 статей, касающихся ответственности за административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 18). Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в дальнейшем КоАП Российской Федерации) содержит такое же число статей: но соответствующая глава 12 названа – административные правонарушения в области дорожного движения. Наряду с ней в главе 11 КоАП Российской Федерации содержатся составы, касающиеся административных правонарушений на транспорте.

Анализ указанных глав белорусского и российского законов показывает не только общее в подходах законодателя к определению санкций, принципов ответственности, но и много особенного, обусловленного сложившейся практикой, собственным пониманием достижения целей и решения задач.

В главах белорусского и российского КоАП предусмотрены различные подходы к определению санкций. В российском КоАП они, как правило, если речь идет о штрафах, фиксируются в конкретной сумме. В белорусском – устанавливаются минимальные и максимальные размеры. При этом разница между ними может составлять 8-10 раз. Например, за умышленное блокирование транспортных коммуникаций путем создания препятствий, установки постов или иным способом предусмотрено наложение штрафа в размере от шести до пятидесяти базовых величин (ст.18.1). Такой диапазон усмотрения опасен злоупотреблениями.

Ответственность в виде штрафа за правонарушения могла бы быть более сбалансированной. Согласно части второй ст. 18.1 КоАП Беларуси умышленное блокирование транспортных коммуникаций лицом, управляющим транспортным

средством, в месте проведения массового мероприятия либо повлекшее создание аварийной обстановки влечет наложение штрафа в размере от шести до пятидесяти базовых величин с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком от одного года до двух лет или без лишения.

В примечании к этой же статье разъяснено, что под созданием аварийной обстановки понимаются действия участников дорожного движения, вынудившие других его участников изменять скорость, направление движения или принимать иные меры по обеспечению собственной безопасности или безопасности других лиц, а равно повлекшие повреждение другого транспортного средства или имущества других участников дорожного движения.

На этом фоне явно диссонансом, непропорционально по сравнению с правонарушением, предусмотренном в ст. 18.1 выглядят санкции ст. 18.2, предусматривающей ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном или городском электрическом транспорте: подкладывание на железнодорожные и трамвайные пути предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного или городского электрического транспорта. Это влечет наложение штрафа в размере всего лишь от двух до десяти базовых величин. Такая же оценка, на наш взгляд, уместна и по отношению к статьям 18.5 (Нарушение правил поведения на воздушном судне) и 18.6 (Нарушение правил безопасности движения на водном транспорте): в первом случае ответственность в виде штрафа от двух до пяти базовых величин, во втором – от двадцати до пятидесяти базовых величин, хотя большую опасность представляет нарушение правил поведения на воздушном судне.

В главе 18 белорусского КоАП очень редко за нарушение предусматривается административный арест: например, за повторное (в течение одного года после наложения административного взыскания) управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления этим средством, а равно передачу управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления предусмотрен штраф в размере от двадцати до пятидесяти базовых величин, или общественные работы, или административный арест.

В то же время позитивно можно оценить сохранение в КоАП Республики Беларусь нормы об ответственности за превышение скоростного режима. В соответствии со ст. 18.12 Превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от десяти до

двадцати километров в час, влечет наложение штрафа в размере до одной базовой величины. В российском КоАП ответственность наступает за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час. Тем самым, по сути «легализуется» превышение скоростного режима до 20 км. в час.

В примечании к ст. 18.12 КоАП Республики Беларусь сделана очень важная оговорка: превышение скорости движения транспортного средства может устанавливаться на основе средней скорости движения транспортного средства на определенном участке. При этом средняя скорость определяется путем деления пройденного транспортным средством расстояния на время, затраченное этим транспортным средством на преодоление данного участка. Это позволяет разумно оценить ситуацию на дороге, например, водитель вынужден был совершить перестроение на дороге.

Полагаем, что по сравнению с белорусским административным законом в российском КоАП (даже при наличии возможных предложений по его совершенствованию) установлен более сбалансированный подход к решению вопроса об административной ответственности. Позитивно оцениваем фиксацию в санкциях статей преимущественно конкретных сумм штрафа. Если и устанавливается минимальный и максимальный размеры, то они различаются не 8–10 раз, а в 2–3 раза. Это снижает риск злоупотреблений со стороны органов, принимающих решения о привлечении к ответственности.

Импонируют нормы, которые свидетельствуют о заботе государства в отношении своих граждан. «Стимулируется» принятие мер для создания безбарьерной среды для инвалидов: так, согласно ст. 11.24 нарушение руководителем организации или иным должностным лицом, ответственным за организацию системы транспортного обслуживания населения и эксплуатацию транспортных средств, требований законодательства, предусматривающих включение в систему транспортного обслуживания населения транспортных средств, доступных для инвалидов, влечет наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до трех тысяч рублей.

Полагаем, что российского и белорусского законодателя отличает тщательный подход к изложению диспозиции норм. Это создает условия для их безукоризненной реализации, хотя проблем в данной сфере остается еще много. Обмен

научными мнениями будет содействовать их решению.

Литература:

1. Бахрах Д. Н. Административная ответственность граждан в СССР : учеб. пособие / Д.Н. Бахрах. Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1989. - 204 с.
2. Шергин А. П. Актуальные проблемы административной ответственности // Проблемы административной ответственности на современном этапе : материалы теорет. семинара (июнь 1989). М., 1989.
3. Бельский К. С. О принципах административного права // Государство и право. 1998. – № 8. – С. 7–8.
4. Салищева Н. Г. О некоторых процессуальных новеллах Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Ответственность органов исполнительной власти в условиях информатизации // Административная ответственность / Ин-т государства и права РАН. М., 2001. – С. 19–35.
5. Крамник А. Н. Административно-деликтное право. Общая часть. 2-е изд. Минск, 2009. Ч. 2. – 379 с.
6. Круглов В. А. О понятии административной ответственности // Юрид. журн. 2009. – № 3. – С. 37–41.
7. Василевич Г.А. Конституционные основы реализации правовых норм: теория и практика / Г.А. Василевич, С.Г. Василевич. – Минск : БГУ, 2014. – 183 с.
8. Мальцев Г.В. Социальные основания права / Г.В. Мальцев. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2014. – 800 с.
9. Определение Конституционного Суда РФ от 14 июля 1998 г. № 8 6-О «По делу о проверке конституционности отдельных положений Федерального закона “Об оперативно-розыскной деятельности” по жалобе гражданки И. Г. Черновой» // СЗ РФ. 1998. № 34. Ст. 4368 ; постановление Конституционного Суда РФ от 30 октября 2003 г. № 15-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений Федерального закона “Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации” в связи с запросами группы депутатов Государственной Думы по жалобам граждан С. А. Бунтмана, К. . Катаняна и К. С. Рожкова» // СЗ РФ. 2003. № 44. Ст. 4358.
10. Постановление Конституционного Суда РФ от 13 июня 1996 г. № 14-П «По делу о проверке конституционности части пятой статьи 97 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР в связи с жалобой гражданина В. В. Шелухина» // СЗ РФ. 1996. № 26. Ст. 3185 ; постановление Конституционного Суда РФ от 18 февраля 2000 г. № 3-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 5 Федерального закона “О прокуратуре Российской Федерации” в связи с жалобой гражданина Б. А. Кехмана» // СЗ РФ. 2000. № 9. Ст. 1066.
11. Ковалев А.А. Международная защита прав человека / А.А. Ковалев. – М. : Статут, 2013. – 591 с.

PROMISING DIRECTIONS OF APPLICATION OF INNOVATIVE ROAD SAFETY TECHNOLOGIES IN THE CONTEXT OF TRANSPORT SAFETY IN MODERN RUSSIA

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Alexey Mikhailovich Voronov,
Chief Research Officer 1 department of research center No. 4 of the FSKU
"All-Russian Research Institute of the Ministry
of Internal Affairs of Russia" Doctor of Law, Professor
E-mail: alex_voronoff@mail.ru

Sergey Ivanovich Leonov,
postgraduate student of the Law Institute Russian University of Transport (МИТ)
E-mail: leonov@mail.ru

Алексей Михайлович Воронов,
главный научный сотрудник 1 отдела НИЦ №4 ФГКУ «ВНИИ МВД России»
доктор юридических наук, профессор

Сергей Иванович Леонов,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Annotation. Based on the study of a sufficient array of regulatory legal acts, law enforcement practices of road user safety entities, the authors considered topical issues of using innovative road safety technologies. Based on the consideration of the organizational and legal regime for the use by employees of internal affairs bodies of data obtained from technical means of ensuring transport security, it is stated that the digital transformation of video surveillance equipment gives tangible results in the field of ensuring the safety of road users, while the introduction of innovative technologies in the context of ensuring transport security in modern Russia is of significant importance.

Keywords: road safety, road users, digital transformation, innovative technologies, ensuring transport safety

Аннотация. На основе изучения достаточного массива нормативных правовых актов, правоприменительной практики субъектов обеспечения безопасности участников дорожного движения, авторами рассмотрены актуальные вопросы применения инновационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения. На основе рассмотрения организационно-правового режима использования сотрудниками органов внутренних дел данных, получаемых с технических средств обеспечения транспортной безопасности констатируется, что цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения, при этом существенное значение имеет внедрение инновационных технологий в контексте обеспечения транспортной безопасности современной России.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, участники дорожного движения, цифровая трансформация, инновационные технологии, обеспечение транспортной безопасности

Научная специальность: 12.00.14 – Административное право; административный процесс

Для цитирования: Воронов А.М., Леонов С.И. Перспективные направления применения инновационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения в контексте транспортной безопасности современной России // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.30-36.

Становление и развитие российской государственности очень интенсивно и динамично. С принятием Конституции Российской Федерации 1993 г., положения которой стали фундаментальной основой, наша страна встала на совершенно новый путь своего развития, а именно построение социального, демократического, правового государства в котором права и свободы граждан являются приоритетными, а их реализации основной задачей государства. Интенсивно развиваются все сферы

жизнедеятельности государства: социальная, экономическая, политическая, правоохранительная и др.

В стране перманентно проводится административная реформа: пересмотрены положения, касающиеся контрольной и надзорной деятельности, которые реально реализованы в ряде законов, идёт оптимизация и реформирования институтов развития, проводится цифровая трансформация в социальной, экономической и иных сферах, в стадии завершения находится работа по реформированию

административно-деликтного законодательства. Особо следует отметить внесения в 2020 г. поправок в Конституцию Российской Федерации, инициированных президентом РФ В. Путиным, положения которых направлены на развитие демократических устоев российской государственности, развитие и совершенствование мер обеспечения законных интересов россиян, а также совершенствование системы и структуры органов публичной власти. При этом уместно отметить, что жизнь и здоровье граждан Российской Федерации являются высшей ценностью, признаются и защищаются государством в силу основ конституционного строя Российской Федерации¹.

Вопросы повышения эффективности функционирования системы обеспечения правопорядка, общественной безопасности населения на транспорте, в том числе участников дорожного движения, нашли отражение в Концепции общественной безопасности в Российской Федерации². Одним из направлений работы сил обеспечения общественной безопасности обозначается профилактика дорожно-транспортных происшествий и правонарушений, которые совершаются на транспорте.

Развитие современного общества неразрывно связано с уровнем развития транспорта и транспортной инфраструктуры. Автомобильный транспорт в числе лидеров по перевозкам людей, грузов, ценностей. Однако, главная угроза здесь заключается в том, что транспорт, как средство повышенной опасности, таит в себе риски совершения дорожно-транспортных происшествий, влекущих порой гибель людей.

Вопросы защита интересов участников дорожного движения, а также государства при перемещении людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог прописаны в Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»³ (далее - Закон о безопасности дорожного движения).

Вместе с этим, на основании Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»⁴ (далее - Закон о транспортной безопасности) целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в

сфере транспортного комплекса от противоправных посягательств, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса в целом, которые могут повлечь за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создают угрозу наступления таких последствий.

Уместно отметить, что реализация положений законодательства о транспортной безопасности за период действия отраслевого законодательства уверенно закрепились в составе технологических операций процесса эксплуатации объектов транспорта и стала обязательной составляющей деятельности субъектов транспортной инфраструктуры, влекущей возникновение существенных затрат, связанных с приобретением необходимых технических средств, привлечением квалифицированного персонала, администрированием системы защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

В отношении транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства масштаб решаемых задач в области транспортной безопасности может быть частично проиллюстрирован значениями Реестра объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства (мосты, путепроводы, виадуки, тоннели), ведущегося Федеральным дорожным агентством. Данный реестр содержит более 43 тысяч записей⁵.

К основным направлениям обеспечения безопасности дорожного движения согласно, ст. 5 Закона о безопасности дорожного движения отнесены, среди прочих, следующие:

- разработка нормативных правовых актов в данной сфере;
- непосредственно вопросы организация дорожного движения;
- осуществление контрольных и надзорных полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения и проч.

Закон о транспортной безопасности, в свою очередь, определяет порядок решения следующих задач:

- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства, оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработка и реализация мер и требований по обеспечению транспортной безопасности, инфор-

мационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;

- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности, подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;

- осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения транспортной безопасности.

На основе анализа положений приведённых федеральных законов следует отметить, что законодательство о безопасности дорожного движения и законодательство о транспортной безопасности, совместно преследуя цель защиты интересов личности, общества и государства, регулируют отдельные предметные области единого явления: перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

При таком подходе, Закон о безопасности дорожного движения и принятые в его развитие нормативные акты можно рассматривать как средство правового регулирования общих вопросов предупреждения и профилактики правонарушений на транспорте (имея ввиду вопросы допуска к эксплуатации на дорогах общего пользования исправных транспортных средств, применения надлежащих конструкций, материалов при строительстве, эксплуатации и содержании дорог общего пользования, регулирование правилами управления колёсных транспортных средств и прочие), тогда как Закон о транспортной безопасности возможно рассматривать как способ регулирования специальных (адресных) вопросов предупреждения совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортных объектов и транспортных средств.

На основании положений Закона о транспортной безопасности, обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, то есть на лиц, являющихся собственниками объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств) или использующих их на ином законном основании.

Правительством Российской Федерации во исполнение Закона о транспортной безопасности во 2 полугодии 2020 года утверждены в новой редакции

требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта⁶. Этот нормативный акт определяет систему мер по защите автовокзалов и автостанций от противоправных посягательств, в том числе террористического характера.

В этот же период утверждены требования для объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства: искусственных сооружений автомобильных дорог (эстакады, мостовые сооружения, автомобильные тоннели), отдельных, определяемых Правительством Российской Федерации, участков автомобильных дорог, зданий, сооружений и помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров и транспортных средств, используемых для осуществления погрузочно-разгрузочных операций, временного хранения грузов опасных грузов, на перемещение которых требуется специальное разрешение⁷.

Согласно указанным требованиям, для отдельных объектов транспортной инфраструктуры их владельцам вменена обязанность оснащать такие объекты набором специальных средств обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающих в разных случаях видеообнаружение, видеоидентификацию, видеомониторинг физических лиц и транспортных средств (объектов видеонаблюдения), а также видеораспознавание событий, связанных с объектами видеонаблюдения, в определённых секторах таких объектов и на периметре их границ.

Помимо этого, названными требованиями предусматривается обязанность владельца объектов транспортной инфраструктуры обеспечить доступ к данным полученным с помощью технических средств обеспечения транспортной безопасности и их передачу уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Следует отметить, что принятые в 2020 году акты Правительства Российской Федерации, которыми утверждены рассмотренные требования по транспортной безопасности для объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, являются уже третьей редакцией соответствующего нормативного акта.

Официальные данные свидетельствуют о том, что в системе федеральных казённых учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, в оперативном управлении находится порядка 3 000 объектов дорожного хозяйства, из которых оснащены техническими средствами транспортной безопасности около 15 %, т.е. более 400 объектов⁸. Дополнительно обратим внимание, что только на территории т.н. «Большого Сочи» объекты транспортной инфраструктуры, управляемые ФКУ «Упрдор «Черноморье», оснащены 2 826 камерами видеонаблюдения, имеющими функционал видеоаналитики и автоматической передачи информации обо всех тревожных событиях в единый диспетчерский центр. Функционал видеоаналитики на этих объектах включает в себя обнаружение пересечений зоны транспортной безопасности транспортными средствами и посторонними людьми, появление людей в зоне транспортной безопасности, остановки транспортных средств и оставления предметов, а также появление огня⁹.

Закон о транспортной безопасности прописывает норму, согласно которой технические средства обеспечения транспортной безопасности (в том числе системы и средства сигнализации видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи), предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности, подлежат обязательной сертификации. В этих целях Правительством Российской Федерации утверждены требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности¹⁰, которыми для систем видеонаблюдения и интеллектуального видеонаблюдения предусматриваются, среди прочих, следующие обязательные функции:

- видеоверификация тревог;
- идентификация физических лиц;
- исполнение алгоритмов и функционирование аппаратно-программных средств, работающих по алгоритмам: «Оставленный (исчезнувший) предмет», «Движение в запрещенном направлении» и «Нетипичные изменения в сцене».

Представляется, что упомянутые инновационные средства обеспечения транспортной безопасности имеют широкий потенциал использования, не ограничивающийся только вопросами защиты

объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

В целях предупреждения и контроля за соблюдением участниками дорожного движения установленных (ПДД) в современной России широко применяются технические средства фото-видеофиксации. Некоторые исследователи выделяют следующие основные события, фиксирование которых осуществляется в интересах фиксации нарушений ПДД:

- проезд без совершения правонарушения;
- фиксация нарушения скоростного режима;
- фиксация нарушения правил остановки и стоянки;
- движение по выделенной полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств;
- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- проезд без включенных дневных ходовых огней или ближнего света и др.¹¹

Кроме того, органы внутренних дел применяют результаты интеллектуальной обработки данных видеомониторинга автомобильного потока для решения задач оперативного розыска, в том числе похищенных автомобилей. К примеру, находящаяся в эксплуатации МВД России система «Паутина» осуществляет анализ информации о перемещении транспортных средств с более чем 111 тыс. технических средств видеонаблюдения и решает задачи распознавания марки автомобиля, розыска автомобиля по части номера, определения автомашин «двойников», а также иных задач оперативного характера¹². Уже на первых этапах работы данное программное средство получило положительную оценку специалистов и было признано перспективным элементом общей системы мер в борьбе с правонарушениями в области автомобильного транспорта¹³.

Цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. По официальным данным ГИБДД РФ в 2020 г. зафиксировано около 150 миллионов административных правонарушений на российских дорогах, это на 20 миллионов больше, чем в прошлом. При таком подходе практически каждый второй россиянин является правонарушителем.

Обращаясь к истории вопроса следует отметить, что в Советском союзе численность населения

на 1991 год составляла 293 миллиона человек, что практически в два раза больше населения современной России - 146.7 миллиона человек, однако статистика свидетельствует о том, что в советские времена в среднем за год выявлялось примерно 900 тысяч административных правонарушений не только в сфере безопасности дорожного движения, а во всех сферах жизнедеятельности советского общества.

Как показывает статистика, ужесточение мер административной ответственности за нарушение ПДД значительно сказывается на состоянии аварийности на автомобильных дорогах, при этом по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2020 г. количество погибших в результате аварий транспортных средств снизилось на 5,4%.

Вновь обращаясь к заявленной проблематике следует отметить, что при выполнении некоторых надстроек программного характера, технические системы обеспечения транспортной безопасности способны самостоятельно либо в составе аппаратного комплекса также фиксировать некоторые из указанных событий и служить средством достижения целей безопасности дорожного движения.

К примеру, реализация сценариев «Движение в запрещенном направлении» и «Стерильная зона» систем интеллектуального видеонаблюдения может применяться для фиксирования случаев движения по выделенной для общественного транспорта полосе, выезда на полосы встречного движения и т.д., что послужит целям предупреждения и пресечения широкого спектра правонарушений, связанных с эксплуатацией транспортных средств в нарушение установленных ПДД.

Функционал идентификации физических лиц, в свою очередь, может служить эффективным средством розыска лиц, представляющих оперативный интерес. Данные, получаемые с систем видеонаблюдения, которыми оснащены объекты транспортной инфраструктуры, могут расширить географические границы размещения оконечных устройств, информация с которых анализируется системой «Паутина» и её аналогами.

Практическим примером подобного применения результатов функционирования технических средств, применяемых для организации дорожного движения, в деятельности правоохранительных органов, может послужить опыт взаимодействия

Центра организации дорожного движения Правительства Москвы с УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве (в части информирования и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий) и УУР ГУ МВД России по г. Москве (в области обмена данными о перекрытиях движения по улично-дорожной сети, оказания содействия в выполнении оперативно-розыскных мероприятий)¹⁴.

Учитывая, что режим правомерного использования сотрудниками органов внутренних дел данных, получаемых с названных технических средств обеспечения транспортной безопасности уже установлен положениями нормативных актов в области транспортной безопасности, для эффективного использования таких данных для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения потребуются конкретизация и частичная доработка существующей системы законодательного регулирования в этой сфере.

На основании вышеизложенного, представляется целесообразным сделать некоторые умозаключения.

Сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения зависит не только от реализуемых государством мер, но и от дисциплины и культуры на дорогах участников дорожного движения, а также от качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения и всей транспортной системы в целом.

Цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения, при этом существенное значение имеет внедрение инновационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения в контексте транспортной безопасности современной России.

Литература:

1. Конституция Российской Федерации // СПС «Консультант Плюс».
2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // «СЗ РФ. 1995. № 50. ст. 4873.
3. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // «СЗ РФ. 2007. № 7. ст. 837.

4. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации» (утв. Президентом РФ 14.11.2013 № Пр-2685) // СПС «Консультант Плюс».

5. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 01.10.2020г.).

6. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 12.04.2021г.).

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 08.10.2020 № 1642 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта» // URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (Дата обращения: 28.04.2021).

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» // <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202012230007> (Дата обращения: 28.04.2021)

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» // СЗ РФ. № 39. ст. 5648.

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2016. № 40. ст. 5749.

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2016. № 40. ст. 5749.

12. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4 // <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9757>.

13. Приказ МВД России от 28.03.2019 № 200 (ред. 15.05.2020) «Об организационных вопросах по реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 15.04.2021г.)

14. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.02.2011 № 42 «Об утверждении Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» (Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 02.03.2011 № 19981) // «Российская газета». № 54. 16.03.2011.

15. «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте: под знаком резкой активизации» // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 4 (59). 2019.

16. Д.Сушко. Автодороги «Курортно-туристического» назначения. // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018.

17. Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация // Транспортное право. 2017. № 2. С. 16 - 20.

18. Баршев В. Угонщики попали в камеру. МВД запускает новые технологии розыска автомобилей. // Российская газета. № 278 (6254). URL: <http://www.rg.ru/2013/12/10/ugon.html>. (Дата обращения: 29.04.2021).

19. Адамян Р.Э. Особенности предупреждения тайного хищения автотранспорта в мегаполисе // Российский следователь. 2016. № 16. С. 35 - 37.

20. А.Евсин. О нестандартных ЦОДД. Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018.

21. <https://национальныепроекты.рф/news/tishe-edesh-dalshe-budesh-kak-kamery-na-dorogakh-promogayut-snizhat-avariynost> (дата обращения 29.04.21)

22. URL: <https://rosavtdor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-transportnoy-bezopasnosti/reestr-obektov-transport-infr-i-transport-sredstv/obekty-tr-infr-dor-hoz/> (Дата обращения: 28.04.2021).

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 08.10.2020 № 1642 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта» // URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (Дата обращения: 28.04.2021).

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» // <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202012230007> (Дата обращения: 28.04.2021)

8. «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте: под знаком резкой активизации» // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 4 (59). 2019.

9. Д.Сушко. Автодороги «Курортно-туристического» назначения. // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018.

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2016. № 40. ст. 5749.

11. Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация // Транспортное право. 2017. № 2. С. 16 - 20.

12. Баршев В. Угонщики попали в камеру. МВД запускает новые технологии розыска автомобилей. // Российская газета. № 278 (6254). URL: <http://www.rg.ru/2013/12/10/ugon.html>. (Дата обращения: 29.04.2021).

13. Адамян Р.Э. Особенности предупреждения тайного хищения автотранспорта в мегаполисе // Российский следователь. 2016. № 16. С. 35 - 37.

14. А.Евсин. О нестандартных ЦОДД. Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018.

¹ Конституция Российской Федерации // СПС «Консультант Плюс».

² Концепция общественной безопасности в Российской Федерации» (утв. Президентом РФ 14.11.2013 № Пр-2685) // СПС «Консультант Плюс».

³ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // «СЗ РФ. 1995. № 50. ст. 4873.

⁴ Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // «СЗ РФ. 2007. № 7. ст. 837.

⁵ URL: <https://rosavtdor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-transportnoy-bezopasnosti/reestr-obektov-transport-infr-i-transport-sredstv/obekty-tr-infr-dor-hoz/> (Дата обращения: 28.04.2021).



Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. В.Я. Кикотя, Н.В. Румянцев, П.И. Кононова. — 7-е изд., перераб. и доп. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2020. — 743 с. — (Серия «Dura lex, sed lex»).

ISBN 978-5-238-02918-4

В учебнике предложено оригинальное видение предмета административного права, механизма административно-правового регулирования общественных отношений, во многом отличающееся от стереотипов, сложившихся в административно-правовой науке в течение многих десятилетий. Особое внимание уделено таким малоизученным вопросам административного права, как особенности административно-правового статуса организаций (в том числе государственных учреждений, должностных лиц), основы правоохранительной службы, административно-правовые действия, методы осуществления административной деятельности, основы теории административно-публичного обеспечения безопасности. Для студентов, аспирантов и преподавателей высших учебных заведений юридического профиля.

ON THE ROLE OF LAW ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING ROAD SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION

О РОЛИ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Vasily Nikolaevich Galuzo,

Candidate of Legal Sciences, Senior Researcher
Research Institutes of Education and Science

E-mail: vgrmn@yandex.ru

Василий Николаевич Галузо,

кандидат юридических наук, старший научный сотрудник
НИИ образования и науки

Abstract. based on the analysis of legal literature and legislation on the role of law enforcement agencies in ensuring road safety in the Russian Federation, the article substantiates several judgments: the concept of «law enforcement agency» in the Russian Federation is among the controversial, which entails the absence of an exhaustive list of such; one of the essential features of the concept of «law enforcement agency» must be recognized as belonging to state bodies; all law enforcement agencies represent an interconnected system of elements; law enforcement agencies specifically designed to ensure road safety must be recognized as internal affairs bodies; the allocation of special units in the system of internal affairs bodies to ensure road safety seems impractical; it is advisable to ensure road safety by internal affairs bodies on a territorial basis.

Keywords: Russian Federation, legislation, regulatory legal act, Constitution of the Russian Federation of December 12, 1993, Federal Law of the Russian Federation, Federal Law of the Russian Federation «On Safety» of December 7, 2010, Federal Law of the Russian Federation «On Road Safety» of November 15, 1995, Federal Law of the Russian Federation «On Police» of January 28, 2011, subordinate regulatory legal act, system of law enforcement agencies, law enforcement agency, internal affairs agency, police, security, road safety

Аннотация. В статье на основе анализа юридической литературы и законодательства о роли правоохранительных органов в обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации обосновано несколько суждений: понятие «правоохранительный орган» в Российской Федерации относится к числу дискуссионных, что влечет отсутствие исчерпывающего перечня таковых; одним из существенных признаков понятия «правоохранительный орган» необходимо признавать принадлежность к государственному органам; все правоохранительные органы представляют взаимосвязанную систему элементов; правоохранительным органом, специально предназначенным для обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо признать органы внутренних дел; выделение в системе органов внутренних дел специальных подразделений для обеспечения безопасности дорожного движения представляется нецелесообразным; обеспечение безопасности дорожного движения органами внутренних дел целесообразно осуществлять по территориальному признаку.

Ключевые слова: Российская Федерация, законодательство, нормативный правовой акт, Конституция РФ от 12 декабря 1993 г., федеральный закон РФ, Федеральный закон РФ «О безопасности» от 7 декабря 2010 г., Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г., Федеральный закон РФ «О полиции» от 28 января 2011 г., подзаконный нормативный правовой акт, система правоохранительных органов, правоохранительный орган, орган внутренних дел, полиция, безопасность, безопасность дорожного движения

Для цитирования: Галузо В.Н. О роли правоохранительных органов в обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.37-39.

Предметом данной статьи является обеспечение безопасности дорожного движения и роль в этом направлении деятельности государства правоохранительных органов Российской Федерации¹.

Так, Авторы – единомышленники (О.И. Бекетов, В.Н. Опарин и В.И. Сургутсков) сумели лишь обозначить подход к определению понятий «сфера внутренних дел» и «правоохранительные органы»: «Прошло уже больше десяти лет, как мы обозначили свою точку зрения на систему правоохранительных полицейских органов Российской Федерации. Не всеми она была воспринята, не все с ней согла-

сились. На критику мы попытались аргументированно ответить.

Однако по прошествии времени, думается, тема не потеряла своей актуальности, а формируемая система правоохранительных (полицейских) органов требует дальнейшего пристального изучения. Если подходить к системе этих органов с озвученных нами позиций, то последующие усилия в этом направлении целесообразно направить на разработку единых подходов к наделению соответствующих органов полицейскими полномочиями, формированию юридических стандартов последних, структуре составляющих их элементов»².

К.И. Амирбеков «на основе анализа законодательства, теоретических положений и правоприменительной практики дается обоснование понятий «правоохранительная деятельность» и «правоохранительный орган», критериев их разграничения с понятиями «правозащитная деятельность» и «субъект правозащитной деятельности» («Разумеется, правоохранительную и правозащитную деятельность осуществляет и прокуратура Российской Федерации, не подменяя при этом иные государственные органы. Прокуроры наделены законом властно-принудительными полномочиями как в сфере уголовной, так и в сфере административной юрисдикции, с одной стороны, а с другой - по отстаиванию частных и коллективных интересов физических и юридических лиц в соответствующих компетентных инстанциях, включая судебные инстанции. Суд также осуществляет правоохранительную и правозащитную деятельность. Но, в отличие от аналогичной деятельности прокуратуры или правоохранительных органов уголовной и административной юрисдикции, суд свои властные правоохранительные полномочия всегда применяет только по ходатайству сторон судопроизводства, правозащитные решения принимает по поступившим в суд заявлениям.

Таким образом, прокурорская деятельность и судебная деятельность в правообеспечительной деятельности власти занимают особое место, дополняя отечественную правоохранительную и правозащитную системы элементами, гарантирующими противодействие ведомственности и местничеству, компенсирующими недостатки иных государственных органов в данной сфере государственной деятельности и обеспечивающими принятие правового решения по любой правовой проблеме. Осуществление правоохранительных или правозащитных полномочий не лишает суд и прокуратуру своей самостоятельности и независимости, а суд, кроме того, и статуса верховенства в системе субъектов правообеспечительной деятельности власти»³.

Т.М. Занина и Н.А. Агаркова исследование посвятили «вопросам административно-правового регулирования деятельности правоохранительных органов Российской Федерации, направленной на обеспечение общественного порядка и безопасности на объектах транспортного комплекса» («Про-

анализировав указанные нормы, следует сделать вывод о том, что деятельность правоохранительных органов, направленная на обеспечение общественного порядка и безопасности на транспорте, не имеет единой системы»; ... «Подводя итог, важно отметить, что в деятельности по обеспечению общественного порядка и безопасности на объектах транспортной инфраструктуры задействован широкий круг правоохранительных органов, поэтому вопрос взаимодействия актуален для исследования, а существующие проблемы требуют своего решения»⁴.

Оставляю в стороне научную состоятельность приведенных суждений отметим лишь, что нами уже предложена самостоятельное направление в юридической науке: теория правоохраны⁵. В рамках этой теории нами дано определение понятия «правоохранительный орган» через существенные признаки, приведен исчерпывающий перечень правоохранительных органов⁶, а также соотнесены понятия «правоохранительная деятельность» и «правоохранительный орган»⁷.

Дорожное движение, несомненно, нуждается в мерах по обеспечению его безопасности.

В Российской Федерации принят нормативный правовой акт, по юридической силе приравненный к федеральному закону⁸, специально предназначенный мерам обеспечения безопасности дорожного движения.

Речь идет о Федеральном законе РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г.⁹ («Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий» - ст. 1). В ст. 2 Федерального закона РФ от 15 ноября 1995 г. дано разъяснение «основных терминов»: «безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» - абзац третий; «обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направ-

ленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий» - абзац пятый.

Среди правоохранительных органов наибольшим объемом полномочий по обеспечению безопасности дорожного движения обладают органы внутренних дел.

К сожалению, в Российской Федерации и до ныне не принят нормативный правовой акт, специально предназначенный для регулирования организации и деятельности органов внутренних дел, как самостоятельного правоохранительного органа, на что нами уже обращалось внимание¹⁰.

Действует Федеральный закон РФ «О полиции» от 28 января 2011 г.¹¹ («1. Полиция предназначена для защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства ..., для противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и для обеспечения общественной безопасности. 2. Полиция незамедлительно приходит на помощь каждому, кто нуждается в ее защите от преступных и иных противоправных посягательств. 3. Полиция в пределах своих полномочий оказывает содействие федеральным органам государственной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации, иным государственным органам ..., органам местного самоуправления, иным муниципальным органам ..., общественным объединениям, а также организациям независимо от форм собственности ..., должностным лицам этих органов и организаций ... в защите их прав» - ст. 1).

Таким образом, безопасность дорожного движения может рассматриваться в качестве одного из направлений деятельности государства и должна быть обеспечена правоохранительными органами.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, понятие «правоохранительный орган» в Российской Федерации относится к числу дискуссионных, что влечет отсутствие исчерпывающего перечня таковых.

Во-вторых, одним из существенных признаков понятия «правоохранительный орган» необходимо

признавать принадлежность к государственным органам.

В-третьих, все правоохранительные органы представляют взаимосвязанную систему элементов.

В-четвертых, правоохранительным органом, специально предназначенным для обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо признать органы внутренних дел.

В-пятых, выделение в системе органов внутренних дел специальных подразделений для обеспечения безопасности дорожного движения представляется нецелесообразным.

В-шестых, обеспечение безопасности дорожного движения органами внутренних дел целесообразно осуществлять по территориальному признаку.

¹Мы предлагаем с 25.12.1991 г. для названия государства использовать исключительно этот термин (подробнее об этом см.: Галузо В.Н. Конституционно-правовой статус России: проблема именования государства // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 5. С. 119-123).

²См.: Бекетов О.И., Опарин В.Н., Сургутсков В.И. Сфера внутренних дел и современная система правоохранительных органов России // Российский юридический журнал. 2018. № 1. С. 137 - 142.

³Амирбеков К.И. Правоохранительная деятельность и правоохранительный орган: понятие и критерии разграничения // Российская юстиция. 2017. № 4. С. 48 - 51.

⁴См.: Занина Т.М., Агаркова Н.А. Взаимодействие правоохранительных органов по обеспечению общественного порядка и безопасности на объектах транспортной инфраструктуры // Административное право и процесс. 2020. № 12. С. 49 - 51.

⁵См. об этом: Галузо В.Н. Теория правоохраны - новое направление в юридической науке? // Закон и право. 2009. № 12. С. 15-16; он же: Теория правоохраны в Российской Федерации: pro et contra // Государство и право. 2012. № 11. С. 110-113.

⁶См. об этом: Галузо В.Н. Правоохранительные органы: Учебник для студентов вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2019.

⁷См. об этом: Правоохранительные органы и правоохранительная деятельность: Учебник для студентов вузов / Под ред. Г.Б. Мирзоева, В.Н. Григорьева. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2010.

⁸О системе нормативных правовых актов в РФ подробнее см.: Галузо В.Н. Систематизация законодательства в Российской Федерации: состояние и перспективы развития // Закон и право. 2009. № 8. С. 28-30; он же: О роли нормативного правового акта в системе права Российской Федерации // Образование. Наука. Научные кадры. 2009. № 4. С. 27-30.

⁹См.: СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; ..., 2020. № 50 (часть III). Ст. 8074.

¹⁰См., например: Галузо В.Н. О реформировании органов внутренних дел в Российской Федерации и роли в этом прокурора // Закон и право. 2011. № 7. С. 20-21; Ендольцева А.В., Галузо В.Н. О некоторых проблемах оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел в уголовном процессе // Образование. Наука. Научные кадры. 2012. № 3. С. 115-118.

¹¹См.: СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900; ..., ПГ. 2021. 9 апреля.

ENSURING ROAD SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****Ruslan Bashirovich Gandaloiev,**

candidate of political sciences, Senior Research Fellow, Research Sector

Ingush State University

E-mail: russud@bk.ru

Руслан Баширович Гандалоев,

кандидат политических наук,

Старший научный сотрудник Научного исследовательского сектора

Ингушского государственного университета

Annotation. The research is predetermined by the theoretical and practical significance of the problematic issues related to the system analysis of the structural and functional aspects of the state system of regulatory, organizational and legal provision of road safety, as well as the definition of its place and role in the mechanism of the Russian state.

Keywords: The concept of the federal target program "Improving road safety, the main goal of reforming the prevailing in modern Russia

Аннотация. Исследования предопределяется теоретической и практической значимостью проблемных вопросов, связанных с системным анализом структурно-функциональных аспектов государственной системы нормативного и организационно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, а также определением ее места и роли в механизме российского государства.

Ключевые слова: Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения, главной целью реформирования, сложившейся в современной России

Для цитирования: Гандалоев Р.Б. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.40-41.

В настоящий период явственно обозначилась необходимость в проведении полномасштабной реформы практически всех структурных подразделений аппарата государственной исполнительной власти. Не является исключением и система государственных органов, наделенных исполнительно-распорядительными полномочиями в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Для современной России проблемы обеспечения безопасности на дорогах относятся к числу имеющих общенациональное значение. Они приобрели особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной его участников¹. Ежегодно в совершаемых ДТП гибнет порядка 30 тысяч человек, десятки тысяч получают травмы различной степени тяжести, причиняется многомиллионный материально-финансовый ущерб.

Главной целью реформирования, сложившейся в современной России системы правового регулирования дорожно-транспортных отношений явля-

ется повышение степени защищенности участников дорожного движения, предотвращение ДТП и минимизация их вредоносных последствий, а также внедрение в эти отношения юридической ответственности за совершение ДТП эффективных правосоставительных механизмов. По словам Президента России В.В. Путина, «повышение безопасности дорожного движения должно стать самостоятельным направлением государственной политики. В этой сфере нужно создавать адекватные механизмы управления и взаимодействия. Должны быть четко распределены зоны ответственности как по уровням власти, так и по ведомствам. Важно укрепить законодательную базу дорожно-транспортной деятельности, восполнить существующие здесь пробелы».

Любая реформа может обеспечить положительные результаты лишь в том случае, когда в ее основу заложен накопленный предшественниками позитивный опыт с учетом имевших место упущений и ошибок. В подобной ситуации возрастает значимость историко-правовых исследований, посвященных углубленному ретроспективному анализу процессов становления и развития тех или иных государственно-правовых институтов. Применительно

к проблематике предлагаемого диссертационного исследования подобное утверждение актуализирует вопросы, связанные с исследованием социально-исторических предпосылок формирования и эволюции государственной системы организационно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, а также с определением места этой системы в государственном механизме России на различных этапах ее исторического развития.

Развитие городов Российской Империи, а вместе с тем и транспортных средств, требовало от правительства принятия мер для упорядочения уличного движения. Принятые на протяжении XVIII - XIX веков нормативно-правовые акты, регламентирующие дорожно-транспортные отношения, частично способствовали повышению уровня безопасности на улицах. При этом меры, предпринимаемые правительством по наведению порядка на улицах городов, хотя и носили весьма жесткий характер, не давали желаемых результатов, так как не являлись систематическими, а обязанности полицейских чиновников в этой сфере были слабо регламентированы. Вместе с тем принятые в этот период нормативные акты, были не просто попыткой упорядочить движение на улицах городов государства, но в определенной степени явились предпосылками к формированию в стране единой правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Российская Империя в сфере правового регулирования безопасности дорожного движения в начале XX в. руководствовалась международными нормами, изложенными в Конвенции «Общие правила езды по дорогам на автомобилях», подписанной представителями России в октябре 1909 г., ратифицированной Императором России 12 февраля 1910 года и вступившей в силу для России 18 апреля/1 мая 1910 года. Таким образом, на практике был реализован один из важнейших принципов правового государства, а именно приоритет международного права над национальным законодательством. Основными задачами обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе могли бы стать: повышение уровня активной и пассивной безопасности автомобилей и других транспортных средств, улучшение проектирования, строительства, оборудования и содержания дорог, совершенствование систем регулирования дорожного движе-

ния, четкая организация оказания послеаварийной помощи, поддержание твердого порядка на дорогах и, наконец, самое главное - укрепление сознательной дисциплины водителей и пешеходов, обеспечение высокого уровня их подготовки.

Российская государственная система обеспечения безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы убедить или при необходимости принудить всех без исключения автовладельцев выполнять свои непосредственные обязанности. Результативность функционирования системы будет иметь место если она будет опережать усложнение обстановки на дорогах.

Современная система обеспечения безопасности дорожного движения может успешно функционировать только при следующих условиях: наличие ясной и твердой (даже жесткой) политической воли; отсутствия двойных стандартов в отношении участников дорожного движения; углубление и координация научно-исследовательской деятельности, направленной на совершенствование подготовки и воспитания участников дорожного движения; повышение уровня безопасности транспортных средств и дорожных условий. Однако требования времени выдвигают необходимость дальнейшего упрочения научно-технической базы государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, разработки более эффективных методов борьбы с аварийностью и ее последствиями на основе использования передового отечественного опыта, изучения зарубежной практики и научных разработок.

Литература:

1. Конвенция о защите прав человека и основных свобод и Протоколы к ней // СЗ РФ. 2000. № 2. Ст. 163.
2. Амбарцумян В.В. и др. Безопасность дорожного движения. М.: Машиностроение, 1997. - 198 с.249.
3. Анализ ДТП в управлениях, отделах ГАИ МВД союзных, автономных республик, УВД край-облсполкомов. М: МВД СССР, 1984. - 50 с.
4. Веретенникова Л.К. Человек и ситуация стресса // Состояние и проблемы расследования ДТП. Ижевск: РИПК МВД России, 1993. С. 34-41.

ABOUT THE QUESTION OF THE MECHANISM OF LEGAL SUPPORT FOR THE REGULATORY EFFECT ON THE LAW**К ВОПРОСУ О МЕХАНИЗМЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕГУЛЯТИВНОГО ДЕЙСТВИЯ ПРАВА**

Илья S. Gorshkov,
postgraduate student of the department of administrative law faculty of training of scientific-pedagogical and scientific personnel Moscow university of the Ministry of internal affairs of the Russian Federation named after V.Y. Kikot
E-Mail: inpost@inbox.ru

Илья Сергеевич Горшков,
адъюнкт кафедры административного права факультета подготовки научно-педагогических и научных кадров Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Abstract. The article deals with the theoretical and legal foundations of the concept of "legal support" in jurisprudence. The characteristic of the mechanism of legal support of the regulatory effect of the law is given. The concepts of "legal support" and "legal regulation" are compared. The points of view of scientists and researchers in the field of various branches of legal science are presented, the author's point of view is reflected. As a conclusion, the concept of the mechanism of legal support for the regulatory action of law and its system is formed.

Keywords: Legal support, legal regulation, legal mechanism, legal norm, legal document, implementation of the law, public administration

Аннотация. В статье рассматриваются теоретико-правовые основы понятия «правовое обеспечение» в юриспруденции. Дается характеристика механизму правового обеспечения регулятивного действия права. Проводится сравнение понятий «правовое обеспечение» и «правовое регулирование». Приводятся точки зрения учёных и исследователей в области различных отраслей правовой науки, отражена точка зрения автора. В качестве вывода сформировано понятие механизма правового обеспечения регулятивного действия права и его система.

Ключевые слова: Правовое обеспечение, правовое регулирование, правовой механизм, норма права, нормативно-правовой акт, реализация права, государственное управление

Научный руководитель: Шурухнова Диана Николаевна, кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Научная специальность: 12.00.14 – административное право, административный процесс

Для цитирования: Горшков И.С. К вопросу о механизме правового обеспечения регулятивного действия права // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.42-47.

Термин «правовое обеспечение» является относительно новым в системе теоретико-правовых основ юриспруденции. Т.А. Прудникова отмечает, что определение понятия «правовое обеспечение» и его разновидности «административно-правовое обеспечение» до настоящего времени остаются слабо разработанными, а их использование в юридической науке и практике ограничено [1, с. 37]. Говоря об употребимости понятия «правовое обеспечение» в системе российского права следует отметить, что на уровне федерального законодательства он не используется.

Одновременно на данном уровне достаточно широко используется понятие «обеспечение». Термин «обеспечение» встречается в положениях статей 4, 55, 56, 67, 69 Конституции Российской Федерации и многих других. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390 – ФЗ «О безопасности»

использует понятия, которые включают слово «обеспечение», например, «основные принципы обеспечения безопасности» (статья 2), «содержание деятельности по обеспечению безопасности» (статья 3), «правовая основа обеспечения безопасности» (статья 5) и другие. Непосредственно термин «правовое обеспечение» достаточно широко применяется в различных программах, директивных документах, документах концептуального характера, не являющихся нормативно-правовыми актами. Например, Федеральная миграционная программа, концепция которой была утверждена Указом Президента Российской Федерации от 09.08.1994 №1668 «О федеральной миграционной программе» содержала раздел 2.2. под названием «правовое обеспечение программы». Термин «правовое обеспечение» используется и в заключаемых межгосударственных декларативных документах, где в качестве примера

можно привести Решение межгосударственного совета Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан и Российской Федерации от 26 октября 1999 г. № 51 «О соглашении о правовом обеспечении формирования Таможенного союза и Единого экономического пространства». Таким образом в системе юридического инструментария понятие «правовое обеспечение» не является широко применяемым, представляя из себя теоретико-правовой феномен, методологическая основа осмысления которого требует отдельной научной разработки.

Право не является аморфным образованием, а представляет собой «живой развивающийся организм». С развитием права вырабатываются новые концепции, усложняется его структура, которая требует специальных механизмов и гарантий реализации правовых норм, то есть фактического осуществления их предписаний в поведении субъектов. Данные предписания могут носить как императивный характер, так и диспозитивный. Представляется, что, например, для реализации императивных предписаний правовой нормы недостаточно лишь установить жесткий контроль за их соблюдением (исполнением) и систему наказаний. Реализация правовых норм требует комплексного подхода к организации соответствующих условий. При этом создания условий реализации требует любая правовая норма. Например, Д.Н. Шурухнова, рассматривая реализацию административно-деликтных норм справедливо указывает, что «концептуальный подход должен включать механизм применения норм административно-деликтного права, содержащий векторы защиты граждан и юридических лиц от произвола чиновников, создающий условия....обеспечивающие эффективность реализации правовых норм в сфере политической и государственной власти в процессе функционирования государственных органов и органов местного самоуправления» [2, с. 209].

В массовом правосознании и в экспертной среде часто можно услышать утверждение о том, что тот или иной закон «не работает». А.В. Поляков считает, что если закон не реализовался в поведении субъектов, не конструировал субъективные права и обязанности, то это говорит об отсутствии правового регулирования [3, с. 611]. С такой точкой зрения

нельзя согласиться, поскольку не достижение цели правового регулирования не говорит о его отсутствию. Любые однозначности критериев являются негибкими, что лишает оценочной нагруженности любое суждение об эффективности правового регулирования, которое должно быть отражено дискретно. Впрочем, даже не смотря на проблемы достижения целей правового регулирования закона, было бы не верно все сводить к качеству нормативных предписаний. Как справедливо указывает А.Н. Арзамаскин, современное состояние общественной жизни характеризуется противоречивостью нормативно-правовой системы, злоупотреблениями властью, снижением эффективности обеспечения законов, что приводит к снижению социальной отдачи и качества управления. Было бы неверным считать, что виной данных проблем выступают издержки законотворчества [4, с. 49]. Считаем, что для того, чтобы закон был эффективен и качественно выполнял функции регулирования общественных отношений нужен механизм обеспечения его реализации. На сегодняшний день назрела необходимость теоретического осмысления соотношения понятий «правовое регулирование» и «правовое обеспечение» и связано это с тем, что в изменившихся условиях снизилась эффективность выполнения нормативно-правовых предписаний различной направленности [4, с. 47].

В отечественной юридической науке сложился консенсус, связанный с корреляцией понятия «правовое регулирование» и детерминирующим его понятием «воздействие». Так, Р.В. Египбарян рассматривает правовое регулирование как применение норм права и других юридических средств для воздействия на общественные отношения с целью их упорядочения и воздействия на поведение людей [5, с. 242]. В.Д. Перевалов и С.С. Алексеев рассматривают правовое регулирование, как целенаправленное воздействие на общественные отношения с помощью правовых (юридических) средств [6, с. 145]. В.В. Лазарев рассматривает правовое регулирование как часть действия права, характеризующее специально-юридическое воздействие права на поведение и деятельность участников общественных отношений, представленное как государственное регулирование, так и регулирование, осуществляемое непосредственно правом [7, с. 106]. Т.А. Оре-

хойвой было сформулировано важное положение о том, что «в результате воздействия не всегда возникает упорядоченность; происходят лишь изменения, которые могут привести и к разрушению объекта. Регулирование же должно быть направлено на достижение поставленных целей, определённого, заранее осмысленного результата в виде абстрактной модели» [8, с. 73].

Несмотря на то, что исследователями цель правового регулирования определяется с различной емкостью, можно говорить, что цель представляет собой идеальную или желаемую абстрактную модель. Например, Д.А. Керимов в качестве цели правового регулирования определяет идеальное выражение должного или возможного поведения людей [9, с. 34]. П.М. Рабинович полагает, что целью правового регулирования является желаемый результат деятельности, регламентированный нормативно-правовым актом [10, с. 28]. А.В. Малько рассматривает в качестве цели правового регулирования идеальный, желаемый результат, ради которого осуществляется юридическая деятельность [11, с. 416].

Понятие «правовое обеспечение», при детальном рассмотрении, будет значительно отличаться от понятия «правовое регулирование». Толковый словарь С.И. Ожегова определяет лексическое значение слова «обеспечение», как: 1) процесс снабжение кого-либо чем-либо в необходимом (достаточном) количестве; 2) возможность сделать что-либо реальным, выполнимым, действительным [12, с. 427]. Таким образом термин «обеспечение» в юриспруденции можно рассматривать в рамках процессуального подхода и в рамках инструментального подхода. Понятие «обеспечение», рассмотренное в рамках процессуального подхода, представляет собой деятельность, содержание которой составляет многоаспектный процесс, выраженный в организации условий эффективного достижения целей права, и прежде всего регулятивных целей. В рамках же инструментального подхода понятие «обеспечение» представляет собой систему правовых, организационных, технических и иных средств, приемов и способов. Совокупность процессуального и инструментального подхода к обеспечению в юриспруденции составляет теоретическую основу механизма обеспечения реализации регулятивного действия права.

Если, как мы уже рассмотрели выше, понятие «регулирование» в большей степени коррелирует с понятием «воздействие» и «упорядочение», то справедливо выдвинуть тезис о том, что понятие «обеспечение» в большей степени коррелирует с такими понятиями, как «реализация», «организация» и «гарантии». Следует отметить, что обеспечение регулятивного действия права не имеет дело с абстракциями в виде идеальных или желаемых моделей. Его цель – эффективность предмета обеспечения, критерии которой вполне конкретны. Раскрывая содержание понятия «нормативно-правовое обеспечение» украинский учёный В.А. Липкан определяет его как процесс, включающий в себя нормативно-правовое регулирование и исполнение права как способа управления [13, с. 139]. Несомненно, заслуживает внимания точка зрения В.А. Липкана относительно тесной связи понятия «нормативно-правовое обеспечение» со сферой государственного управления. Такая взаимосвязь исходит из самой сущности государственного управления и осуществления исполнительной власти как специфической категории административного права. Аналогичный подход можно встретить и среди других учёных. Г.В. Атаманчук рассматривает государственное управление как сознательное организующее и регулирующее воздействие государства на общественную (публичную) жизнедеятельность людей в целях ее упорядочения, сохранения и преобразования [14, с. 293]. В.А. Козбаненко указывает, что правовое обеспечение государственного управления – это принятие и реализация системы мер (средств, приемов и способов) юридической регуляции общественных отношений, делающих вполне осуществимой правотворческую, правоприменительную и правоохранительную деятельность в сфере управления государственными делами [15, с. 86]. Таким образом регулирующее воздействие и его организационно-исполнительский компонент, отражая содержание понятия «правовое обеспечение», одновременно выражает и сущность государственного управления. Именно поэтому важно рассматривать понятие «правовое обеспечение» в контекстных рамках своего предмета, так как в качестве предмета обеспечения в юриспруденции могут выступать право в целом, нормативно-правовой акт (или их система), правовая норма, отдельные об-

ественные отношения, а, в отраслевом контексте, например, в рамках административного права, еще и деятельность как органов исполнительной власти, должностных лиц, так и государственное управление в целом.

Рассматривая сущность правового обеспечения в конкретной сфере общественных отношений Е.А. Барановская, указывает что, например, правовое обеспечение в сфере экономики «... это сложная и многомерная система... совокупность юридических и социальных процессов, факторов, обстоятельств, опосредующих действие правовых норм и институтов и реализующих причинную связь между правом и системой экономических отношений» [16, с. 146]. Такая трактовка весьма полно отражает суть правового обеспечения именно в тех сферах общественной жизни, которые регулируются правом. Основываясь на точке зрения Е.А. Барановской считаем, что сущность правового обеспечения составляет процесс создания условий реализации целей права в правоотношениях с учётом определённых факторов и обстоятельств, связанный с применением совокупности правовых средств. Социальная среда функционирования правоотношения очень важна для любого организационного процесса, поскольку право, регулируя те или иные общественные отношения, несомненно испытывает влияние определённых феноменов и явлений как общественной жизни, так и факторов объективной действительности, оказывающих на него как конструктивное, так и деструктивное влияние. Понятие «среда функционирования» в лексический теоретико-правовой инструментарий было, одним из первых, введено А.П. Поповым. Под средой функционирования он понимал «совокупность внешних по отношению к системе объектов, влияющих на получение результата, и, в свою очередь, испытывающих нецелестремленные (побочные) влияния функционирующей системы» [17, с. 101]. Как совершенно верно указывает А.Н. Арзамаскин «определённые обстоятельства, факторы, процессы, оказывают непосредственное влияние на реализацию тех или иных правовых норм, которое может быть, как положительным, так и отрицательным по результативности» [4, с. 49] и в этой связи эти факторы, безусловно, необходимо учитывать.

Рассматривая регулирующее воздействие закона в качестве предмета обеспечения его реализации В.И. Гойман обосновывает и даёт достаточно точную характеристику механизму обеспечения реализации закона, который весьма точно понимается автором в качестве механизма обеспечения регулятивного действия и определяется им как «комплекс взаимосогласованных мер материально-технического, организационно-управленческого, идеологического (социально-психологического) и специально-юридического характера, осуществляемых государством, его органами и должностными лицами и имеющих своим назначением обеспечение реального действия закона...» [18, с. 156]. Осмысление подхода автора к понятию механизма обеспечения закона все же приводит к выводу об отсутствии дискретности в интерпретации его назначения, что лишает правоотношение перспективы динамики его развития. С нашей точки зрения назначение, определенное автором как обеспечение реального действия закона, не отражает эволюционный компонент, который осознается через призму эффективности или неэффективности реализации закона на основе ряда критериев. Концепция, при которой реализация закона подлежит оценке лишь с точки зрения его действия или не действия существенно затрудняет формирование более эффективных моделей управления правоотношениями чем применяемая, в связи с чем считаем правильным в качестве назначения механизма правового обеспечения закона считать не просто обеспечение его действия, а обеспечение наиболее эффективного действия.

Понятие «механизм обеспечения закона» существенно шире понятия «механизм правового обеспечения закона». Говоря о механизме правового обеспечения, мы подразумеваем организацию наиболее эффективного действия закона при помощи правовых средств. В многообразии государственных мер обеспечения эффективного действия закона можно выделить 2 группы – неюридические и специально-юридические [18, с. 157]. Именно специально-юридические меры обеспечения составляют содержание механизма правового обеспечения закона. К числу таких средств В.И. Гойман относит:

1. постзаконодательная нормотворческая деятельность;

2. средства индивидуальной правовой регуляции;

3. Социально-правовой контроль [18, с. 161].

Понятие «механизм» в теории права является весьма распространенным и достаточно сложным для осмысления. В зависимости от применяемой методологии подходы к пониманию его содержания у исследователей отличаются. Например, А.А. Долгополов характеризует понятие «правовой механизм» как сугубо инструментальную субстанцию, особый «набор» (как правило достаточно большой) нескольких правовых инструментов [19, с. 50]. Инструментальная абсолютизация понятия «правовой механизм», на наш взгляд, не в полной мере отражает его сущность. Как мы указывали выше, теоретическое содержание механизма правового обеспечения составляет совокупность инструментального и процессуального подхода, то есть правовой механизм – это набор правовых инструментов в «работе».

В этой связи предлагаем определение понятия механизма правового обеспечения регулятивного действия права как системы взаимодействия специально-юридических мер при применении их уполномоченными органами государственной власти, направленных на оценку условий функционирования правоотношений и организацию наиболее эффективного регулятивного действия права с помощью правовых средств в целях соблюдения баланса интересов личности, общества и государства, гарантий реализации субъективных прав и несения установленных юридических обязанностей.

Исходя из определения механизма правового обеспечения регулятивного действия права в его структуре выделяется инструментальная составляющая, которая представлена следующими средствами:

- норма права
- средства индивидуальной правовой регуляции
- юридическая процедура
- меры поощрения и порицания неэкономического характера
- меры экономического стимулирования
- способы обеспечения и защиты права
- меры принуждения
- юридическая ответственность

Процессуальная составляющая механизма представлена его инструментами «в работе», которая включает в себя оценочный и организационный компоненты. Оценочный компонент (или компонент обратной связи) представлен различными формами контроля как правового воздействия на объект, так и условий функционирования тех или иных общественных отношений, направленный на выявление факторов и причин, влияющих на поведение участников правоотношения. Организационный компонент представлен следующими формами целеустремленной деятельности:

- постзаконодательная нормотворческая деятельность
- профилактика и превенция
- контрольно-надзорная деятельность
- деликтные юридические производства
- позитивные юридические процедуры

Подводя некоторые итоги отмечаем слабую теоретическую разработанность понятия «механизм правового обеспечения». Изученные нами работы по данному направлению исследования, как правило, не имеют своей целью раскрыть его сущность и содержание, или раскрывают их не в полной мере. Предметный анализ понятия «механизм правового обеспечения» ограничен областью исследования диссертационных работ, а широкий контекстный анализ представлен, как правило, лишь в виде постановки проблемы. Кроме того, отмечаем, что, не смотря на достаточно частое использование понятия «механизм правового обеспечения» и «правовое обеспечение» в темах диссертационных исследований, соискателями понятие «обеспечение» в тексте работ подменяется понятием «регулирование» или сводится к нему. Считаем, что работа по более системному исследованию данной тематики в общих и отраслевых теориях права должна быть безусловно продолжена.

Литература:

1. Прудникова, Т. А. Административно-правовой статус органов исполнительной власти. (На примере миграционных служб): учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Т. А. Прудникова, В. М. Редкоус, С. А. Акимова. М: ЮНИТИ-ДАНА. 2017.

2. Шурухнова Д.Н. Применение норм административно-деликтного права // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 2. С. 208-210.

3. Поляков А.В. Общая теория права: феноменолого-коммуникативный подход – 2-е изд., доп. СПб. 2000.

4. Арзамаскин А.Н. Определение понятия «правовое обеспечение»: постановка проблемы // Наука и школа. 2016. № 6. С. 47 – 51.

5. Егибарян Р.В. Теория государства и права / Р.В. Егибарян, Ю.К. Краснов. М., 1999.

6. Теория государства и права / отв. ред. В.Д. Первалов, С.С. Алексеев. – М., 2007.

7. Общая теория государства и права / под ред. В.В. Лазарева. – М., 1996.

8. Орехова Т.Р. Правовое воздействие на экономику: понятие и формы // Вестник московского университета. Сер. 11 «Право». 2000. №1. С. 67-79

9. Керимов Д.А. Категории целей в советском праве // Правоведение. 1964. №3. С. 31-38

10. Рабинович П.М. О юридической природе целей правовых актов // Правоведение. 1971. №5. С. 28-35.

11. Малько А.В. Цели и средства в праве: Академический курс: В 3 т. Т. 3 / Под общ. ред. М.Н. Марченко. М.: 2007.

12. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. М.: Азбуковник, 1999.

13. Ліпкан В.А. Національна безпека України : Навч. посібник / В.А. Ліпкан. К.: Кондор. 2007.

14. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления: Курс лекций. М.: 2004.

15. Козбаненко В.А. Правовые основы государственного управления: Общая часть: Учеб. и науч. – практ. пособие. М.: 2003.

16. Барановская Е.А. Создание системы правового обеспечения экономики России: Постановка вопроса // Вести. Балтийского федерального ун-та имени И. Канта. 2011. №3. С. 141-148.

17. Попов А.П. Современный отечественный уголовный процесс: целеполагание, система целей, задач и функций, средства. Пятигорск. 2006.

18. Гойман В.И. Действие права (методологический анализ). М.: Академия МВД РФ. 1992.

19. Долгополов А.А. Теоретические основы административно-правовых режимов в сфере оборота оружия и взрывчатых веществ // Российский следователь. 2005. №8. С.48-52

Literature:

1. Prudnikova, T. A. Administrativno-pravovoi status organov ispolnitel'noi vlasti. (Na primere migratsionnykh

sluzhb): uchebnoe posobie dlya studentov vuzov, obuchayushchikhsya po spetsial'nosti «Yurisprudentsiya» / T. A. Prudnikova, V. M. Redkous, S. A. Akimova. M: YuNITI-DANA. 2017.

2. Shurukhnova D.N. Primenenie norm administrativno-deliktnogo prava // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. 2018. № 2. S. 208-210.

3. Polyakov A.V. Obshchaya teoriya prava: fenomenologo-kommunikativnyi podkhod – 2-e izd., dop. SPb. 2000.

4. Arzamaskin A.N. Opredelenie ponyatiya «pravovoe obespechenie»: postanovka problemy // Nauka i shkola. 2016. № 6. S. 47 – 51.

5. Egibaryan R.V. Teoriya gosudarstva i prava / R.V. Egibaryan, Yu.K. Krasnov. M., 1999.

6. Teoriya gosudarstva i prava / отв. ред. V.D. Perevalov, S.S. Alekseev. – М., 2007.

7. Obshchaya teoriya gosudarstva i prava / pod red. V.V. Lazareva. – М., 1996.

8. Orekhova T.R. Pravovoe vozdeistvie na ekonomiku: ponyatie i formy // Vestnik moskovskogo universiteta. Ser. 11 «Pravo». 2000. №1. S. 67-79

9. Kerimov D.A. Kategorii tselei v sovetskom prave // Pravovedenie. 1964. №3. С. 31-38

10. Rabinovich P.M. O yuridicheskoi prirode tselei pravovykh aktov // Pravovedenie. 1971. №5. S. 28-35.

11. Mal'ko A.V. Tseli i sredstva v prave: Akademicheskii kurs: V 3 t. T. 3 / Pod obshch. red. M.N. Marchenko. M.: 2007.

12. Ozhegov S.I., Shvedova N.Yu. Tolkovyi slovar' russkogo yazyka: 80 000 slov i frazeologicheskikh vyrazhenii. M.: Azbukovnik, 1999.

13. Lipkan V.A. Natsional'na bezpeka Ukraini : Navch. posibnik / V.A. Lipkan. K.: Kondor. 2007.

14. Atamanchuk G.V. Teoriya gosudarstvennogo upravleniya: Kurs lektsii. M.: 2004.

15. Kozbanenko V.A. Pravovye osnovy gosudarstvennogo upravleniya: Obshchaya chast': Ucheb. i nauch. – prakt. posobie. M.: 2003.

16. Baranovskaya E.A. Sozdanie sistemy pravovogo obespecheniya ekonomiki Rossii: Postanovka voprosa // Vesti. Baltiiskogo federal'nogo un-ta imeni I. Kanta. 2011. №3. S. 141-148.

17. Popov A.P. Sovremenniyi otechestvennyi ugolovnyi protsess: tselepolaganie, sistema tselei, zadach i funktsii, sredstva. Pyatigorsk. 2006.

18. Goiman V.I. Deistvie prava (metodologicheskii analiz). M.: Akademiya MVD RF. 1992.

19. Dolgoplov A.A. Teoreticheskie osnovy administrativno-pravovykh rezhimov v sfere oborota oruzhiya i vzyvchatykh veshchestv // Rossiiskii sledovatel'. 2005. №8. S.48-52

TRANSPORT SAFETY AND ROAD SAFETY IN THE STRUCTURE OF NATIONAL SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СТРУКТУРЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Svetlana Nikolaevna Zajkova,
Associate Professor of the Administrative
and Municipal Law Department of
Saratov State Law Academy, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor
E-mail: snzajkova@rambler.ru

Светлана Николаевна Зайкова,
доцент кафедры административного и муниципального права
Саратовской государственной юридической академии,
кандидат юридических наук, доцент

Annotation. The article deals with the problem of defining the place of transport security and road traffic safety in the country's national security structure. The purpose of the study is to compare transport security and road traffic safety as a whole and in particular, to identify common and special traits in the sphere of state administration and legal regulation. The author suggests a definition for the concept of "Russia's Legislation in the sphere of transportation security." The author also gives grounds for making additions to the Federal Law "On Transport Safety." The present study may be applied in practice if certain changes are made into the legislation, regulating the considered area of legal relations.

Keywords: transportation security, transportation security system, national security, security on transport

Аннотация. В статье предпринята попытка определения места транспортной безопасности и безопасности дорожного движения в структуре национальной безопасности страны. Целью исследования явилось сопоставление указанных видов безопасности как целого и частного, выявление общего и особенного в государственном управлении и правовом регулировании. Предложено авторское определение понятия «законодательство Российской Федерации в области транспортной безопасности». Обосновывается необходимость внесения дополнений в Федеральный закон «О транспортной безопасности». Настоящее исследование имеет возможность практического применения при внесении изменений в законодательство, регулирующее рассматриваемую область правоотношений.

Ключевые слова: транспортная безопасность, система транспортной безопасности, национальная безопасность, безопасность на транспорте

Научная специальность: 12.00.14 – административное право; административный процесс

Для цитирования: Зайкова С.Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.48-51.

Постановка проблемы

Существование разнообразных видов угроз в различных сферах жизнедеятельности общества опосредует формирование как единой политики государства в области обеспечения безопасности личности, общества и государства, так и ее отдельных составных частей: общественной, экологической, продовольственной, транспортной, промышленной, пожарной, информационной, экономической, военной, внутренней и иных видов безопасности.

В Конституции РФ отражены лишь отдельные виды безопасности: безопасность государства, граждан, общественная безопасность, информационная, экологическая, международная.

Как следует из российского законодательства¹ национальная безопасность включает в себя множество ее видов, предусмотренных российским законодательством. Целостная государственная политика в области обеспечения и соблюдения безопасности базируется на основе стратегического планирования, утверждаемого Президентом РФ². В указанном документе целевого планирования определены различные виды факторов и условий, которые создают (могут создавать) возможность причинения ущерба национальным интересам. Отдельно выделим угрозы, характерные для транспортной отрасли. К ним относятся потеря контроля над транспортными артериями при глобальной и региональной нестабильности;

преступная деятельность, направленная на уничтожение или нарушения стабильной работы транспортной инфраструктуры.

Анализ последних исследований и публикаций

Правовые исследования соотношения национальной, транспортной и безопасности дорожного движения относительно малочисленны. Так, предметом ранее проведенных исследований стали общие вопросы транспортной политики³ и взаимодействия правоохранительных органов по обеспечению безопасности транспортных объектов⁴. В англоязычной научной литературе рассмотрены проблемы регулирования и борьбы с экстремистским текстовым контентом, угрожающим транспортным системам⁵.

Выделение нерешенных частей общей проблемы

Однако до настоящего времени не проводилось комплексного исследования правового регулирования и места транспортной безопасности, а также безопасности дорожного движения в структуре национальной безопасности.

Формулирование целей статьи

Целью исследования явилось сопоставление указанных видов безопасности как целого и частного, выявление общего и особенного в государственном управлении и правовом регулировании.

Изложение основного материала

Приступая к рассмотрению нормативно-правового регулирования рассматриваемых видов безопасности следует отметить, что конституционные нормы⁶ относят вопросы безопасности и ее обеспечения к ведению Федерации. Исключительная компетенция предусматривает исключительное федеральное правовое регулирование по вопросам безопасности.

Такая исключительность нашла отражение в федеральных правовых нормах⁷, согласно которым государственная политика в области безопасности базируется на базовом документе стратегического планирования (стратегии национальной безопасности) и концептуальных актах, утверждаемых Президентом России.

Вместе с тем, помимо перечисленных актов правовую базу обеспечения безопасности составляют также принятые в пределах компетенции региональные и муниципальные законы (иные нормативные правовые акты)⁸.

Как видно из правоприменительной практики, действительно, в различных субъектах Российской Федерации приняты региональные законы по отдельным видам безопасности⁹.

Иная ситуация с правовым регулированием обеспечения транспортной безопасности. В Конституции РФ термин «транспортная безопасность» не содержится, а специальный федеральный закон¹⁰ не определяет правовой основы, не перечисляет, какими нормативными правовыми актами регулируются вопросы, связанные с обеспечением и соблюдением транспортной безопасности. В его тексте многократно встречается понятие «законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности», однако указанное понятие не раскрывается.

Анализ федеральных нормативных правовых актов показывает, что правовым базисом в области транспортной безопасности являются: федеральные конституционные законы, федеральные законы, Указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и нормативные правовые акты ведомств.

Анализ регионального законодательства в рассматриваемой области позволяет прийти к выводу, что вопросы транспортной безопасности крайне редко, но регулируются законами субъектов РФ.

Так, например, в Архангельской области принят закон¹¹, определяющий полномочия региональных органов власти и порядок финансирования мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности.

В других субъектах РФ региональное законодательство косвенно затрагивает регулирование правоотношений, связанных с организацией обеспечения транспортной безопасности. Например, при определении социально-экономического развития региона¹², при определении порядка проведения на объектах транспортной инфраструктуры публичных меро-

приятый¹³, при организации транспортного обслуживания населения¹⁴ и др.

Аналогичная ситуация с правовым регулированием основ безопасности дорожного движения. Законом¹⁵ предусмотрены два уровня регулирования, включая региональный.

Таким образом, проведенное сопоставление нормативного правового регулирования отдельных видов безопасности показало, что в большинстве случаев имеет место региональный уровень регулирования. Несмотря на исключительную компетенцию Российской Федерации в области безопасности, наличествует практическая регламентация региональными законами различных видов безопасности (пожарная, продовольственная, общественная). В отличие от национальной безопасности транспортная - в основном регулируется федеральным законодательством и ведомственными правовыми актами федеральных органов власти. Однако также имеются случаи регулирования вопросов по обеспечению транспортной безопасности законами субъектов РФ (Архангельская область, Республика Бурятия, Республика Коми и др.).

Выводы из данного исследования и перспективы

По основным различиям нормативного правового регулирования рассматриваемых видов безопасности можно сделать следующие выводы:

- транспортная безопасность в отличие от различных видов национальной безопасности не упоминается в Конституции РФ и в Федеральном законе «О безопасности»;

- в отличие от национальной безопасности, правовая база которой строго регламентирована в статье 5 Федерального закона «О безопасности», транспортная регулируется совокупностью правовых актов, требующих систематизации, объединения в отдельное направление российского законодательства. При этом содержание понятие «законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности» требует определения и законодательного закрепления,

- не отражены в Федеральном законе «О транспортной безопасности» концеп-

туальные акты Совета Безопасности, утверждаемые Президентом России, хотя именно на этих документах строится политика государства в области безопасности (ст. 4 Федерального закона «О безопасности»).

В целях устранения выявленных противоречий в правовом регулировании и установления законодательного определения и содержания понятия «законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности» предлагается внести изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности», дополнив статьей 3.1 следующего содержания:

«3.1. Законодательство Российской Федерации в области транспортной безопасности

1. Законодательство Российской Федерации в области транспортной безопасности основывается на Конституции Российской Федерации и состоит из настоящего Федерального закона и иных федеральных законов.

2. Отношения, связанные с деятельностью в области транспортной безопасности, регулируются также нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации и издаваемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти.

3. Нормы федеральных законов, регулирующие условия и порядок обеспечения безопасности при организации перевозок, должны соответствовать настоящему Федеральному закону.»

Литература:

1. Зиганшин М.М. Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в деятельности полиции // Российская юстиция. 2017. № 1. С. 13 - 16.
2. Майстренко Г.А. Борьба с терроризмом на основе реализации положений международного и российского права // Современное право. 2018. № 9. С. 116 - 119.
3. Остапец О.Г. Юридический анализ отдельных принципов государственной транспортной политики на современном этапе // Транспортное право. 2017. № 4. С. 3 - 6.

4. Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems (fifth edition). New York: Routledge, 2020. 456 pages.

5. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. Springer, 2019. PP. 541-551.

¹ Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // СЗ РФ. 2011. № 1. Ст. 2.

² Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 1 (часть II). Ст. 212.

³ Остапец О.Г. Юридический анализ отдельных принципов государственной транспортной политики на современном этапе // Транспортное право. 2017. № 4. С. 3 - 6.

⁴ Зиганшин М.М. Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в деятельности полиции // Российская юстиция. 2017. № 1. С. 13 - 16.; Майстренко Г.А. Борьба с терроризмом на основе реализации положений международного и российского права // Современное право. 2018. № 9. С. 116 - 119.

⁵ Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. Springer, 2019. PP. 541-551. ; Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems (fifth edition). New York: Routledge, 2020. 456 pages.

⁶ Пункт «м» статьи 71 Конституции РФ.

⁷ Пункт 3 статьи 4 Федерального закона «О безопасности».

⁸ Статья 5 Федерального закона «О безопасности».

⁹ См., например, Закон Республики Адыгея от 10.08.2006 № 20 «О пожарной безопасности в Республике Адыгея» // Собрание законодательства Республики Адыгея. 2006. № 8.; Закон Кабардино-Балкарской Республики от 17.01.2007 № 8-РЗ «Об обеспечении общественной безопасности в Кабардино-Балкарской Республике» // Кабардино-Балкарская правда. 2007. № 29-30.

¹⁰ Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

¹¹ Закон Архангельской области от 22 ноября 2013 г. № 41-3-ОЗ (в ред. от 29 сентября 2020 г.) «О реализации государственных полномочий Архангельской области в сфере организации дорожного движения и обеспечения безопасности дорожного движения, а также в сфере обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств» // Ведомости Архангельского областного Собрания депутатов шестого созыва. 2013 № 3.

¹² Закон Республики Бурятия от 18.03.2019 № 360-VI (в ред. от 14.07.2020) «О Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года» // Официальный Интернет-портал Правительства Республики Бурятия www.egov-buryatia.ru, 19.03.2019.

¹³ Закон Республики Коми от 22.02.2011 № 2-РЗ (в ред. от 05.03.2019) «О порядке проведения публичных мероприятий на объектах транспортной инфраструктуры, используемых для транспорта общего пользования на территории Республики Коми» // Ведомости нормативных актов органов государственной власти Республики Коми. 2011. № 5. Ст. 84.

¹⁴ Закон Алтайского края от 05.05.2016 № 32-ЗС (в ред. от 25.05.2020) «Об организации транспортного обслуживания населения в Алтайском крае» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 06.05.2016.

¹⁵ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.



Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки «Юриспруденция» / под ред. О.В. Зиборова, В.В. Кардашевского. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ЮНИ-ТИ-ДАНА, 2021. — 703 с.

ISBN 978-5-238-03488-1

Учебник подготовлен с учетом фундаментальных положений теории административного права на основе действующего законодательства.

Раскрываются понятие, содержание, принципы, формы и методы административной деятельности полиции по реализации целей и задач, возлагаемых на нее Федеральным законом «О полиции».

Особое внимание уделяется вопросам контрольно-надзорной и административно-юрисдикционной деятельности полиции. Рассматриваются основные аспекты деятельности служб и подразделений полиции по защите жизни, здоровья, прав и свобод человека, охране общественного порядка и общественной безопасности.

Для студентов, аспирантов (адъюнктов), курсантов и слушателей образовательных учреждений системы МВД России юридического профиля, преподавателей юридических вузов и факультетов, юристов-практиков.

MECHANISM AND MAIN FACTORS OF ROAD TRAUMA**МЕХАНИЗМ И ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ АВТОДОРОЖНОЙ ТРАВМЫ****Sergey Yakovlevich Kazantsev,**

doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Candidate of Legal Sciences, Professor of the Department of Criminalistics of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Vladimir Ivanovich Krasilnikov,doctor of Medical Sciences, Full member (academician) of the Russian Academy of Medical and Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Criminology of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: krasilnikov.49@bk.ru**Alfinur Minsultanovna Gayfudinova,**

candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department of Journalism of the CHUI Russian Islamic Institute, Senior Lecturer of the Kazan State Institute of Culture

Сергей Яковлевич Казанцев,

доктор педагогических наук, профессор, кандидат юридических наук, профессор кафедры криминалистики «Казанского юридического института» МВД России

Владимир Иванович Красильников,

доктор медицинских наук, действительный член (академик) Российской академии медико-технических наук, доцент кафедры криминалистики «Казанского юридического института» МВД России

Альфинур Минсултановна Гайфутдинова,

кандидат педагогических наук, доцент кафедры журналистики ЧУИ Российский исламский институт, старший преподаватель Казанского государственного института культуры

Annotation. The authors conducted a study of the factors causing road injuries, as well as monitoring the most relevant causes of the mechanism of occurrence of the motor vehicle injury itself.

Keywords. Road traffic accidents, the mechanism of motor vehicle injury, factors of road traffic injury

Аннотация. Авторами проведено исследование вызывающих автодорожные травмы факторов, а также проведен мониторинг наиболее актуальных причин механизма возникновения самой автотранспортной травмы.

Ключевые слова. Дорожно-транспортные происшествия, механизм автотранспортной травмы, факторы дорожно-транспортной травмы

Для цитирования: Казанцев С.Я., Красильников В.И., Гайфутдинова А.М. Механизм и основные факторы автодорожной травмы // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.52-55.

Введение

Прежде чем приступить к рассмотрению вопроса организации оказания первой до- медицинской, первой медицинской доврачебной помощи и далее скорой и неотложной врачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно- транспортных происшествиях на месте происшествия, рассмотрим основные механизмы автодорожной травмы, ее причины и следствия.

1. Основные факторы, способствующие возникновению травмы.

В физике и механике в соответствии с законом инерции Ньютона: «Движущееся тело продолжает

движение, пока на него не подействует внешняя сила». Действие внешних сил предполагает горизонтальный момент: Сила = $MA = MD$; $D = V2 - V1/t$ = торможение; $V2$ = конечная скорость $V1$ = начальная скорость; а также воздействие сил гравитации: Сила = $GmM/R2 = mg$; $g = GM/R2$ = ускорение под действием гравитационных сил = 9,8 м/сек; R = радиус Земли, G = гравитационная Константа; M = масса Земли (вектор сил взаимодействия направлен к центру Земли). В результате чего кинетическая энергия, продолжая свое движение в организме человека, разрушает его внутренние органы, путем взаимодействия внутренних органов и систем. В

итоге возникают различные виды и типы травм: такие как закрытая (непроникающая) травма, открытая (проникающая) травма.

Рассмотрим виды столкновений различных транспортных средств, когда участник ДТП не был защищен средствами безопасности: при прямом столкновении наиболее часто колено ударяется о приборную панель, грудная клетка — о рулевое колесо, при этом вектор сил взаимодействия распространяется сверху вниз. При ударе головой о ветровое стекло возникает сдавливающее повреждение черепа, перерастяжение или перегибание шеи, травматическое вдавливание нижней части грудной клетки и верхней области живота, вдавленного в руль, при этом вектор сил взаимодействия распространяется снизу вверх. При заднем столкновении водителя и пассажира бросает сначала на руль и ветровое стекло, затем назад с травмой шеи «удар хлыста» [1].

При боковом ударе пассажир со стороны столкновения вдавливается в противоположную сторону, в основном грудной клеткой, брюшной полостью, органами таза, затем страдают голова и шея. Иногда при сочетающихся воздействиях векторов сил прямого и бокового направлений на организм пострадавшего возникает так называемый «вращающий вектор».

При взаимодействии векторов бокового, лобового и переворачивающего воздействия возникает так называемый переворачивающий фактор. При этом основным средством профилактики автодорожного травматизма являются средства активной безопасности, когда при возникновении аварийной ситуации системы автомобиля самостоятельно (без участия водителя) оценивают вероятную опасность и при необходимости предотвращают ее путем активного вмешательства в процесс управления автомобилем, тем самым позволяя сохранить курсовую устойчивость и управляемость автомобиля [1, 2].

Наиболее известными и востребованными системами активной безопасности являются:

- антиблокировочная система тормозного усилия;
- антипробуксовочная система;
- система курсовой устойчивости;
- система обнаружения пешеходов;
- система кругового обзора;

- система аварийного управления;
- система помощи движения по полосе;
- система контроля усталости водителя;
- система помощи при спуске и подъеме;
- система распознавания дорожных знаков;
- система динамической стабилизации и т. п.

Общепринятыми системами пассивной безопасности являются: подушки безопасности (airbag), ремни безопасности, натяжители ремней безопасности и индивидуальные подголовники. А также травмобезопасное рулевое колесо, безопасная конструкция кузова, аварийный размыкатель аккумуляторной батареи, травмобезопасный педальный узел, энергопоглощающие элементы передней и задней частей автомобиля, сминающиеся при ударе, безопасные стекла, триплекс, защита проникновения двигателя и других агрегатов в салон автомобиля (увод их под днище) и т. п.

Структуру основных, наиболее часто встречающихся автотранспортных травм, предполагается классифицировать в соответствии с повреждениями систем и органов. Как правило, нервная система повреждается в виде сотрясения или ушиба головного и спинного мозга, порой сопровождающихся переломами костных фрагментов черепа и позвоночника, иногда, характеризующихся повреждениями центральной и периферической нервной системы и порой осложненными внутренними кровотечениями. Травмы сердца и сосудистой системы, сопровождающиеся сотрясением/ушибом сердца, разрывом сердца/клапана, повреждением проводящих путей, тампонада перикарда, аневризма/разрыв аорты, повреждение артерий, вен и капилляров. Травмы легких и дыхательной системы гемо/пневмоторакс, напряженный пневмоторакс, ушиб легких, травма грудной клетки, перелом гортани, разрыв трахеи/ бронхов. Травмы желудочно-кишечного тракта селезенки, печени, поджелудочной железы, диафрагмы, желудка и кишечника. Травмы органов мочеполовой системы, ушиб/разрыв почки, травмы мочеточников, разрыв мочевого пузыря, разрыв мочеиспускательного канала. Повреждения скелета переломы и ушибы [2,3].

Травмы головы и шеи — основные причины смертельного исхода при несчастных случаях, до 70% пострадавших с травмами головы погибают в течение первых суток и 30% случаев являются со-

четанными, а при проникающих травмах черепа летальность составляла до 80%.

При травмах кожного покрова головы возможно обильное кровотечение, однако подобная травма, как правило, не становится фактором, вызывающим шок, однако у детей объем кровопотери при подобной травме может вызвать шок, поэтому необходимо принятие мер по остановке сильного кровотечения из скальпированной раны, закрыв место ранения непрерывным швом. При отсутствии необходимых условий и вдавлений на своде черепа (определяется методом пальпации), рана на кожном покрове головы на короткое время прижимается пальцами, накладывается давящая повязка. При подвижности костных отломков область сдавливания ограничивается раной, однако наложение давящей повязки противопоказано.

При обструкции дыхательных путей пострадавший хватается руками за шею, не может говорить, синеват и теряет сознание. Лицо пострадавшего при этом должно быть повернуто вверх, рот открыт, язык вместе с нижней челюстью зажат между большим пальцем и остальными пальцами руки, нижняя челюсть и оттягивается. Указательный палец другой руки вводится вдоль внутренней поверхности щеки глубоко в гортань к основанию языка (манипуляция пальцами). Зацепленный пальцем предмет выводится в полость рта и удаляется. После восстановления проходимости дыхательных путей делается искусственное дыхание. При подозрении на травму позвоночника голова, шея и корпус должны находиться на одном уровне. При потере сознания пострадавшим врач или фельдшер становится на колени возле его ног и выполняет толчкообразное нажатие на грудную клетку, как при наружном массаже сердца, накладывая кисть одной руки проксимальной частью ладонной поверхности на нижнюю треть грудины[4,5].

Если у пострадавшего отсутствуют дыхание и пульсация сонной артерии, его следует уложить спиной на твердую поверхность, причем искусственная вентиляция без массажа грудной клетки неэффективна. Если пульс не определяется и не заметны дыхательные движения грудной клетки, необходима сочетанная искусственной вентиляции легких и непрямой массаж сердца. При этом проксимальная часть ладонной поверхности одной руки накладыва-

ется поверх другой руки на нижнюю часть грудины, выше мечевидного отростка, пальцы рук максимально разгибаются, чтобы не касаться ребер. Над пострадавшим, наклоняются, держа предплечья в строго вертикальном положении, чтобы «работала» масса тела. На грудину давят вертикально, опуская ее примерно на 3—5 см. Важно не допускать колебательных движений корпуса пострадавшего и соблюдать ритм массажа, обеспечивая равные интервалы сдавливания и расслабления грудной клетки. У взрослых или детей среднего и старшего возраста выполняются 80—100 надавливаний на грудину в минуту. У детей младшего возраста выполняются не менее 100 надавливаний в минуту. Человек, выполняющий массаж, громко считает вслух: «Один, и два, и три, и четыре, и пять», затем делает паузу, позволяя помощнику выполнить два полных искусственных вдоха и выдоха. После чего возобновляет массаж грудной клетки, останавливаясь после каждого пятого надавливания для обеспечения пострадавшему вдохов и выдохов. У детей 1—8 лет массаж грудной клетки выполняют проксимальной частью ладонной поверхности одной руки. Грудина должна опускаться не более чем на 2—3 см. Ритм массажа составляет 80—100 надавливаний в минуту. Соотношение массажа и искусственной вентиляции остается 5:1. У детей в возрасте менее 1 года массаж выполняют кончиками указательного и среднего пальцев со скоростью не менее 100 надавливаний в минуту, при этом грудина опускается на 1,5—2,5 см. Надавливают на среднюю часть грудины, на ширину одного пальца ниже сосков. Наличие пульса проверяют по пульсации брахицефальной артерии[6, 7, 8].

Ранения мягких тканей лица, как правило, для жизни пострадавшего не опасны, вместе с тем здесь необходима профилактика проходимости дыхательных путей, остановка кровотечения проводится путем прямого давления и наложения стерильных повязок, при этом нельзя исключить травму головного мозга или шейного отдела позвоночника. При носовых кровотечениях обеспечение проходимости дыхательных путей осуществляется отсосом. Для профилактики необратимых деформаций с повреждениями нервно-сосудистых сплетений к области гематомы прикладывается пузырь со льдом. При артериальных наружных кровотечениях «фонтани-

рующая» ярко красная кровь обычно пульсирует. Венозная кровь, как правило, отличается более темным цветом медленным и равномерным кровотоком. При обширных ранениях характерно сочетанное повреждение артерий и вен.

Давящая повязка накладывается стерильным перевязочным материалом непосредственно на рану (исключая травмы глаз и вдавленные переломы свода черепа). Характер равномерного давления обеспечивается шинами, манжетами или надувными брюками до момента госпитализации пострадавшего. Как мера профилактики венозного кровотечения возможно поднятие травмированной конечности выше уровня сердца, которое эффективно сочетается с прямым надавливанием[9].

Если наложенная давящая повязка не оказывает должного эффекта, при наличии нескольких кровоточащих ран, кровоснабжение которых обеспечивается одной артерией, возможно локальное прижатие поверхностной артерии к кости. Наложение шин препятствует кровотечению (особенно воздушные шины), так как движения конечностей провоцируют дополнительные повреждения стенок сосудов, нарушая процессы свертывания крови[10].

Наложение жгутов проблематично и применимо как средство при угрожающих жизни кровотечениях, так как возможно повреждение нервно-сосудистых пучков и как следствие потеря конечности. Кроме того, при слабом наложении жгута возможна провокация артериального кровотечения, поэтому использование жгутов рекомендуются при отсутствии эффекта от других способов остановки кровотечения. Во избежание травмы кожных покровов под жгут накладывается повязка и записка с указанием времени накладывания жгута.

Заключение

Вовремя и грамотно оказанная первая помощь, сохраняющая жизнь пострадавшему, является фундаментом огромного «небоскреба», составляющего все возможные дальнейшие виды квалифицированной и специализированной медицинской помощи, ибо трупу помощь уже не нужна.

Литература

1. Алексеева В. М. Характеристика пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (на примере города Грозного) / В. М. Алексеева, М. С. Микерова, З. В. Темишев // Проблемы управления здравоохранением. — 2009. — № 3. — С. 60—65.
2. Андреева Т. М. Травматизм в Российской Федерации в начале нового тысячелетия / Т. М. Андреева, Е. В. Огрызко, И. А. Редько // Вестник травматологии и ортопедии им. Н.Н. Приорова. — 2007. — № 2. — С. 59—63.
3. Артамошина М. П. Правительственные программы европейских стран, направленные на снижение дорожно-транспортного травматизма / М. П. Артамошина // Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. — 2008. — № 6. — С. 39—44.
4. Архипов И. В. Пути снижения последствий «автоэпидемии» / И.В. Архипов, Т.И. Вешнева // Скопая медицинская помощь. — 2007. — № 3. — С. 41
5. Боровков В. Н. Профилактика дорожно-транспортного травматизма / В. Н. Боровков // Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. — 2009. — № 3. — С. 41—43.
6. Верткин А. Л. Опыт подготовки и переподготовки медицинских работников в рамках программы по совершенствованию организации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях / А. Л. Верткин, О. Б. Талибов, В. С. Филимонов, А. С. Минченко // Справочник фельдшера и акушерки. — 2008. — № 10. — С.64—68.
7. Красильников В. И. Опыт оказания неотложной помощи в крупной многопрофильной больнице пострадавшим при автодорожных травмах / В. И. Красильников / Монография: Казань. — 2013. — 234 с.
8. Морозов, С.Н. Принципы организации и перспективы совершенствования медицинской помощи пострадавшим в ДТП / С.Н. Морозов // Врач скорой помощи. — 2010. — № 7. — С. 23—24.
9. Орлова А. В. Эпидемиология дорожно-транспортного травматизма в Чувашской Республике / А. В. Орлова // Общественное здоровье и здравоохранение. — 2011. — № 2. — С. 9—14.
10. Characteristics of associated craniofacial trauma in patients with head injuries: An experience with 100 cases / P.B. Rajendra, T.P. Mathew, A. Agrawal, G. Sabharawal // J. Emerg. Trauma Shock. — 2009. — Vol.2, № 2. — P.89—94.
11. Determinants of safety helmet use among motorcyclists in Kerala, India / J. Sreedharan, J. Muttappillymalil, B. Divakaran, J.C. Haran // J. Inj. Violence. Res. — 2010. — Vol.2, № 1. — P.49—54.

ALGORITHM FOR PROVIDING FIRST AID TO VICTIMS OF ROAD ACCIDENTS

АЛГОРИТМ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ НЕОТЛОЖНОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ
В АВТОДОРОЖНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Vladimir Ivanovich Krasilnikov,

doctor of Medical Sciences, Full member (academician) of the Russian Academy of Medical and Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Criminology of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: krasilnikov.49@bk.ru

Sergey Yakovlevich Kazantsev,

doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Candidate of Legal Sciences, Professor of the Department of Criminalistics of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: krasilnikov.49@bk.ru

Alfinur Minsultanovna Gayfutdinova,

candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department of Journalism of the CHUI Russian Islamic Institute, Senior Lecturer of the Kazan State Institute of Culture
E-mail: krasilnikov.49@bk.ru

Владимир Иванович Красильников,

доктор медицинских наук, действительный член (академик) Российской академии медико-технических наук, доцент кафедры криминалистики «Казанского юридического института» МВД России

Сергей Яковлевич Казанцев,

доктор педагогических наук, профессор, кандидат юридических наук, профессор кафедры криминалистики «Казанского юридического института» МВД России

Альфинур Минсултановна Гайфутдинова,

кандидат педагогических наук, доцент кафедры журналистики ЧУИ Российский исламский институт, старший преподаватель Казанского государственного института культуры

Annotation. The authors propose an algorithm for providing first aid to victims of road accidents.

Keywords. Traffic accidents, algorithm of first aid, first emergency care

Аннотация. Авторами предложен алгоритм оказания первой медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

Ключевые слова. Дорожно-транспортные происшествия, алгоритм первой медицинской помощи, первая неотложная помощь

Для цитирования: Красильников В.И., Казанцев С.Я., Гайфутдинова А.М. Алгоритм оказания первой неотложной помощи пострадавшим в автодорожных происшествиях // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.56-59.

Введение

Неотложная помощь состоит в экстренном обеспечении жизнеспособности — нормализации основных параметров артериального давления, объема циркулирующей крови, функций дыхания, профилактики психомоторного возбуждения, судорожных и болевых реакций, существенно влияющих на последствия травмы. Обеспечивая жизнедеятельность организма пострадавшего, осуществляются диагностические мероприятия.

Необходимо обеспечить проходимость дыхательных путей, стабилизируя при этом шейный отдел позвоночника. Для чего при обнаженной

грудной клетке визуально, методами аускультации (характер и проводимость дыхательных шумов) и перкуссии констатируются дыхательные движения, дыхательный объем, признаки закрытой или открытой травмы. Определяется частота, ритм, характер и объем дыхания, факт втяжения межреберных промежутков, (признаки подвижной грудной клетки, свидетельствующие о наличии закрытой или открытой травмы) наличие цианоза. При пальпации грудной клетки определяются болезненность, крепитация, знаки напряженного пневмоторакса, при этом проводится декомпрессия методом пункции, наблюдение и лечение у торакального хирурга. При

напряженном пневмотораксе требуется перевести напряженный пневмоторакс в открытый пневмоторакс методом экстренной декомпрессии. Пункция проводится иглой (с катетером) во втором межреберном промежутке по средней ключичной линии и ставится плевральный дренаж [1].

Основная цель сердечно-легочной реанимации состоит в обеспечении адекватной проходимости дыхательных путей, дыхания и кровообращения до уточнения диагноза и последующего лечения. Наиболее частыми причинами обструкция верхних дыхательных путей могут быть: язык обычно в бессознательном состоянии, травмы и инородные тела (обломки зубов, кровь и т.д.) При оказании неотложной помощи голова пациента запрокидывается (при отсутствии травмы шейного отдела позвоночника), оттягивается подбородок и нижняя челюсть, временно применимы дыхание изо рта в рот или в нос, дыхательный мешок или маска, при отсутствии сознания проводится интубация и ИВЛ. При этом интубация, как правило, позволяет определить инородное тело с последующим его удалением. Препятствием для адекватной вентиляции легких могут оказаться обломки зубов, пища, кровь, слизь. Для улучшения кровотока проводится наружный массаж сердца с частотой до 80—100 надавливаний в минуту, что обеспечивает до 1/3 нормального сердечного выброса. [2].

При открытом пневмотораксе аспирационная рана приводит к коллапсу легких. Неотложные мероприятия предусматривают временное закрытие раны, закрепленной пластырем с трех сторон, создавая эффект одностороннего клапана, в результате чего воздух выходит наружу из-под незакрепленной стороны повязки, не допуская обратного направления. Затем устанавливается дренаж грудной полости и хирургическое закрытие дефекта.

При массивном гемотораксе в области грудной полости скапливается до 1,5 л. крови, на стороне травмы отсутствуют дыхательные шумы, перкуссии сопутствует тупой звук. Как следствие развивается гипотензия и шок. Экстренные мероприятия предусматривают возмещение объема жидкости и дренаж грудной клетки, при продолжающемся кровотечении возможна торакотомия. При подвижной грудной клетке в результате множественных переломов ребер сегмент грудной стенки не имеет кост-

ного соединения с остальной частью грудной клетки, в результате чего выявляются парадоксальные движения грудной стенки на вдохе и выдохе, что может вызвать гипоксию. Как правило, под подвижным сегментом располагается область ушиба легкого, что также способствует прогрессированию гипоксии. Экстренная помощь состоит в вентиляции увлажненным кислородом, при этом возможна эндотрахеальная интубация и вентиляция с положительным давлением в конце фазы выдоха для равновесия парадоксальных движений сегмента. При ушибе легкого в результате кровоизлияния развивается гипоксия, возможна интубация и механическая вентиляция [3].

При тампонаде перикарда в результате проникающей раны или травмы тупым предметом (о рулевое колесо) уменьшено наполнение сердца, и пункция перикарда с удалением 10—20 мл крови может спасти жизнь пострадавшего. Экстренная помощь предполагает открытую торакотомию, срединную стернотомию или малую торакотомию через доступ ниже конца мечевидного отростка для осмотра сердца и выявления причины тампонады сердца. Ушиб миокарда диагностируется на показателях ЭКГ с нарушениями ритма, сердечных ферментов, эхокардиографии. В автокатастрофе возможная причина внезапной смерти — травматический разрыв аорты, при этом 90% погибают на месте происшествия, 10% доживают до госпитализации. Разрыв чаще всего происходит на месте артериальной связки, чуть дальше подключичной артерии, и диагностируется по результатам ангиографии, рентгеноскопии грудной клетки. Здесь выявляют: расширение тени средостения, смещение трахеи вправо, смещение пищевода вправо, левосторонний гемоторакс, симптом «шапки» в верхних отделах легкого, размытость тени аортальной дуги, переломы 1-го и 2-го ребер.

Параллельно при этом определяется пульсация сонной артерии, лучевой и бедренной артерий, наличие видимого кровотечения, средняя линия шеи, яремная вена, подкожная эмфизема. Определяется неврологический статус, способность двигать конечностями, размер и реакция зрачков, фокусировка взгляда. При осмотре головы и шеи выискиваются любые уплотнения, выступы, открытые раны и впадины, осматриваются уши на наличие кровяни-

стых выделений или спинномозговой жидкости из ушного канала, сосцевидный отросток на наличие ушибов и ссадин, лицевые кости на наличие деформаций, отечности, изменений цвета и разрывов, носовые ходы на наличие кровянистых/жидких выделений. В ротовой полости отмечаются признаки кровотечения, возможной обструкции дыхательных путей инородным телом (обломки зубов, зубные протезы). Динамическая оценка неврологического статуса, отражающего степень повреждения головного мозга, достигается при обеспечении жизненно важных функций и является основой нейрохирургического мониторинга в реаниматологии. Оцениваются результаты КТ и МРТ (визуализации мелких структурных изменений при диффузном аксональном повреждении, гематомах, отеке головного мозга), внутричерепное давление, ЭХО, церебральной ангиографии, гемодинамики. В соответствии с результатами обследования возможно проведение экстренного хирургического вмешательства или продолжения проводимых манипуляций. Ввиду того, что до 84% из числа выявляемых внутримозговых гематом образуются в течение первых 12 часов после травмы, возможно отсроченное формирование внутричерепных гематом или увеличение очагов кровоизлияний, поэтому наблюдение за раненым продолжается [4].

Острую компрессию головного мозга, смещение срединных структур мозга с компрессией цистерн основания, проявляющиеся нарастанием мозговой и очаговой неврологической симптоматики, могут спровоцировать гематомы, гидроцефалия, наличие вдавленного перелома и проникающие ранения черепа.

При отсутствии показаний к нейрохирургическому вмешательству рекомендована интенсивная терапия, основная цель которой заключается в поддержании нарушенных жизненно важных функций и основных механизмов гомеостаза, создании условий для максимально полного восстановления функции мозга. Одним из основных элементов интенсивной терапии является поддержание центральной гемодинамики и обеспечение адекватной вентиляции. При этом эпизоды артериальной гипотонии и артериальной гипоксемии в ближайшие часы и сутки должны настораживать.

Следует подчеркнуть, что чем более агрессивный метод лечения применен, тем выше риск развития вторичных опасных для жизни осложнений. Поэтому возрастание агрессивности лечебных мероприятий всегда должно быть сопоставлено с их эффективностью, возможностью адекватного контроля в реальных условиях данной клиники и риском возможных осложнений [5].

Параллельно проверяется симметричность, наличие углового смещения и деформаций верхних и нижних конечностей, дистальная пульсация и скорость наполнения капилляров, дистальная чувствительность и сгибание/разгибание, симметричность и сила движений. Повреждения костей таза определяются путем осторожного нажатия внутрь и вниз на подвздошный гребень, наличием пульсации бедренных артерий с обеих сторон. Выявляются кровотечения или кровоподтеки гениталий, наличие гематурии. При этом лечение травматических повреждений мягких тканей не исключает тщательного осмотра пострадавшего [6].

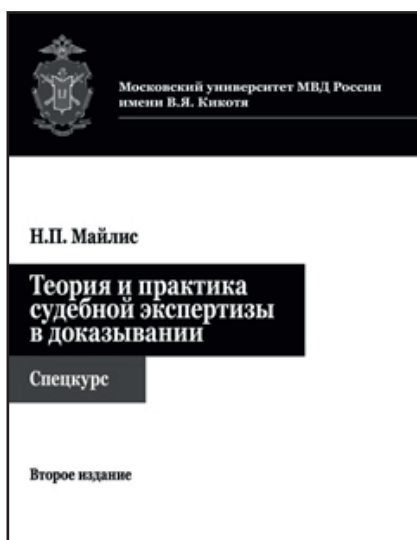
Персонал СМП, доставив пациента по месту назначения, (вначале устно) характеризует суть травмы и проведенных неотложных мероприятий. Затем предоставляет больничный экземпляр медицинской карты пострадавшего ответственному персоналу приемно-диагностического отделения. Персонал приемно-диагностического отделения проводит окончательный сбор информации (анамнез) и медицинское обследование для постановки дифференцированного диагноза и составления плана дальнейшего и лечения с учетом аллергических реакций для оформления медицинской карты стационарного больного (истории болезни). При этом необходимо собрать максимум информации, затратив минимум времени. Источником информации являются: персонал скорой медицинской помощи, пациент и сопровождающие (родственники). При целенаправленном первичном осмотре необходимо провести экстренную диагностику и оказание неотложного лечения угрожающих жизни состояний и травм, обеспечения проходимости дыхательных путей, поддержания дыхания и кровообращения. При более тщательном вторичном осмотре выявляются и все сопутствующие повреждения (заболевания) не представляющие прямую опасность для жизни пациента [7, 9]. Делаются назначения (вначале уст-

но), характеризуется суть травмы и проведенных неотложных мероприятий. Затем предоставляется больничный экземпляр медицинской карты пострадавшего ответственному персоналу приемно-диагностического отделения[8].

Острую компрессию головного мозга, смещение срединных структур мозга с компрессией цистерн основания, проявляющиеся нарастанием мозговой и очаговой неврологической симптоматики, могут спровоцировать гематомы, гидроцефалия, наличие вдавленного перелома и проникающие ранения черепа.

Литература:

1. Боровков В. Н. Оценка мер, направленных на снижение потерь вследствие дорожно-транспортного травматизма / В.Н. Боровков // *Здравоохранение Российской Федерации*. — 2010. — № 1. — С.21—26.
2. Багненко С. Ф. Принципы оказания скорой помощи в дорожно-транспортных происшествиях на этапах эвакуации в условиях мегаполиса / С. Ф. Багненко, Ю. Б. Шапот, У. К. Алекперов и др. // *Вестник хирургии*. — 2009. — № 4. — С. 92—96.
3. Зайцева У. И. Медико-социальная характеристика лиц с политравмой / У. И. Зайцева // *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. — 2010. — № 1. — С. 27—30.
4. Красильников В. И. Опыт оказания неотложной помощи в крупной многопрофильной больнице пострадавшим при автодорожных травмах/ В. И. Красильников/ *Монография*: Казань. — 2013 — 234 с.
5. Морозов С. Н. Принципы организации и перспективы совершенствования медицинской помощи пострадавшим в ДТП / С. Н. Морозов // *Врач скорой помощи*. — 2010. — № 7. — С. 23—24.
6. Орлова А. В. Эпидемиология дорожно-транспортного травматизма в Чувашской Республике /А.В. Орлова / *Общественное здоровье и здравоохранение*. — 2011. — № 2. — С.9—14.
7. Якунин С. А. Эпидемиологические особенности автомобильного травматизма в России и за рубежом / С.А. Якунин // *Судебно-медицинская экспертиза*. — 2007. —№ 4. — С. 8—13.
8. Economic impact of fatal and nonfatal road traffic injuries in Belize in 2007 / R. Pérez-Núñez, M. Híjar-Medina, I. Heredia-Pi [et al.] // *Rev. Panam. Salud. Publica*. — 2010. — Vol.28, № 5. — P.326—336.
9. Tin Tin S. Injuries to pedal cyclists on New Zealand roads, 1988—2007 / S. Tin Tin, A. Woodward, S. Ameratunga // *BMC Public Health*. — 2010. — № 10. — P.655.



Майлис Н.П. Теория и практика судебной экспертизы в доказывании. Спецкурс: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки 030900.68 «Юриспруденция». — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2020. — 255 с.

ISBN 978-5-238-03155-2

Изложены истоки формирования и развития теории судебной экспертизы, основные теоретические понятия. Рассмотрены теория идентификации и диагностики, современная классификация судебных экспертиз, субъекты судебно-экспертной деятельности и система государственных экспертных учреждений. Раскрыто правовое обеспечение судебно-экспертной деятельности. В соответствии с процессуальным уголовным, гражданским, арбитражным и административным законодательством рассмотрены основные виды экспертиз, назначаемых правоохранительными органами.

Подробно изложены технологическое обеспечение производства судебных экспертиз, их доказательственное значение в раскрытии и расследовании преступлений. Должное внимание уделено информационному обеспечению судебно-экспертной деятельности, комплексным исследованиям, экспертной этике и экспертным ошибкам.

Для студентов, аспирантов, преподавателей высших учебных заведений, практических работников, назначающих судебные экспертизы, и специалистов, которые их проводят.

PECULIARITIES OF BRINGING TO ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC, REVEALED WITH THE USE OF MEANS OF PHOTO AND VIDEO RECORDING

ОСОБЕННОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫЕ С ПРИМЕНЕНИЕМ СРЕДСТВ ФОТО - И ВИДЕОФИКСАЦИИ

Vladimir Ivanovich Kaiynov,

Doctor of Law, Professor, Head of the Department of State and Legal Disciplines of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice

E-mail:kaynov_v@mail.ru

Владимир Иванович Кайнов,

доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия

Annotation. The article examines the positions of the Constitutional Court of the Russian Federation and the law enforcement aspect of the development and implementation of the legal institution of administrative responsibility for offenses in the field of road traffic.

Keywords: constitutionality, presumption of innocence, technical means of recording offenses

Аннотация. В статье рассматриваются позиции Конституционного Суда РФ и правоприменительный аспект развития и реализации правового института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Ключевые слова: Конституционность, презумпция невиновности, технические средства фиксации правонарушений

Для цитирования: Кайнов В.И. Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявленные с применением средств фото - и видеofиксации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.60-63.

Применение средств фиксации нарушений специальными техническими средствами закреплено в федеральной программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».¹ Это является важным направлением по развитию системы профилактики опасного поведения участников дорожного движения, снижению аварийности и сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения.

Применение специальных технических средств фиксации, несомненно, повышает эффективность надзора за соблюдением ПДД и уменьшает количество правонарушений в области дорожного движения. Однако одной из основных проблем применения данной практики является установление в КоАП Российской Федерации презумпции виновности владельца транспортного средства, на которое зафиксировано правонарушение, является «фактом законодательного игнорирования принципа презумпции невиновности и привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, которые в случае несогласия с предъявленным обвинением, должны будут отстаивать свою невиновность»².

Конституционность Примечания к ч. 3ст. 1.5 КоАП Российской Федерации неоднократно оспаривалась в Конституционном Суде Российской Федерации, однако Конституционный Суд Российской Федерации не признавал оспариваемые положения противоречащими ч. 2 ст. 49 Конституции Российской Федерации и, следовательно, не находил оснований для принятия жалоб к рассмотрению по двум основаниям. Во-первых, «распределение бремени доказывания между государством в лице органов, уполномоченных на вынесение постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами и соответствующими собственниками (владельцами) транспортных средств, будучи исключением из общего правила о том, что лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, не отменяет действие в названной сфере положений, раскрывающих принцип презумпции невиновности»³. Но является ли равноценной заменой презумпции невиновности право обжаловать факт привлечения к ответственности? Очевидно –

нет. Во-вторых, согласно позиции Конституционного Суда Российской Федерации, Конституция Российской Федерации закрепляет в ст. 49 презумпцию невиновности исключительно «применительно к сфере уголовной ответственности»⁴. Не является ли такая позиция суженным толкованием конституционной нормы?

В Докладе Общественной Палаты Российской Федерации «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России» указывалось, что «существующее законодательство не позволяет в подобных условиях на должном уровне обеспечить реализацию основной цели внедрения систем фотовидеофиксации. В итоге – ...нарушение процессуальных норм, что дискредитирует саму идею фотовидеофиксации нарушений»⁵.

Сложившаяся ситуация порождает правоприменительную неопределенность и ведет к нарушению принципа справедливости. В ч. 3 ст. 28.6 КоАП Российской Федерации содержится указание, согласно которому в случае подтверждения содержащихся в сообщении или заявлении собственника транспортного средства данных о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица, протокол об административном правонарушении не составляется. Однако неясно, какие именно доказательства своей непричастности должен предоставить владелец, нормы о фактическом объеме предоставляемых доказательств, достаточных для подтверждения указанных доводов законодателем не установлены⁶. Несмотря на то, что п. 1.3. Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 18 содержит указание, согласно которому собственник (владелец) транспортного средства в случае несогласия с вынесенным в отношении его постановлением о привлечении к административной ответственности за правонарушение, выявленное и зафиксированное работающими в автоматическом режиме техническими средствами, обязан представить доказательства своей невиновности, и в нем приводится примерный перечень таких доказательств, вопрос об объеме предоставляемых доказательств остается неопределенным.

Анализ судебной практики позволяет сделать вывод, что в целом в практика привлечения к ответственности за несоблюдение Правил дорожного движения, зафиксированных с помощью средств автоматической фото-, видео фиксации правонарушений, располагает диаметрально противоположными судебными решениями при относительном единстве собранных доказательств по делу.

Так, из Постановления Верховного Суда Российской Федерации от 13 декабря 2017 г. № 46-АД17-40⁷ следует, что гражданка Т., являясь собственником автомобиля, была привлечена по ч. 2 ст. 12.9 КоАП Российской Федерации, так как водитель нарушил скоростной режим. Несмотря на то, что гражданка Т. обжаловала решения, вынесенные инспектором ГИБДД и судебными инстанциями, решения о ее привлечении к ответственности оставлены без изменений, с мотивировкой отсутствия в них достаточных доказательств, подтверждающих факт управления автомобилем иным лицом в момент фиксации правонарушения техническими приборами. Далее гражданка Т. обжаловала решения, вынесенные нижестоящими инстанциями в Верховный Суд Российской Федерации, так как в момент фиксации правонарушения, автомобиль, владельцем которого она является, находился под управлением гражданина Ф.

Из материалов дела, следует, что гражданка Т. в обоснование своей невиновности представила такие доказательства, как полис ОСАГО с отметкой о предоставлении права допуска к управлению данным автомобилем, а также показания гражданина Ф., подтверждающего факт управления автомобилем вовремя фиксации правонарушения техническими приборами, работающими в автоматическом режиме. Верховный Суд России, рассмотрев, исследовав и оценив имеющуюся совокупность доказательств, удовлетворил жалобу гражданки Т. И производство по данному делу прекратил.

В другом же Постановлении Верховного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2017 г. № 9-АД17-23⁸ гражданин С. был привлечен по ч.2 ст.12.9 КоАП Российской Федерации за превышение установленной скорости движения, зафиксированное техническими приборами, работающими в автоматическом режиме. То есть дело аналогично с тем, что рассматривалось выше, однако суд вынес совершенно противоположенное решение. Из материалов дела следует, что гражданин С. обжаловал

решения, вынесенные сотрудником Госавтоинспекции и нижестоящими судами Российской Федерации о привлечении его, как владельца автомобиля, к ответственности. В подтверждение своей невиновности, о том, что он не находился в момент фиксации за рулем гражданин С. представил следующие документы: полис ОСАГО, разрешающий допуск к управлению автомобилем неограниченного круга лиц, договор безвозмездного пользования, доверенность. Кроме того, как следует из постановления суда, гражданин С. передал транспортное средство в аренду гражданину Х., в подтверждение чего представил договор аренды автомобиля, заявку гражданина Х. на аренду автомобиля и акт приема-передачи автомобиля.

Однако, рассмотрев всю совокупность доказательств, Верховный Суд Российской Федерации пришел к выводу о том, что представленные документы не являются доказательствами, которые могли бы свидетельствовать, что в момент фиксации правонарушения автомобилем управлял гражданин Х. Таким образом, предыдущие судебные решения были оставлены без изменения, а жалоба гражданина С. без удовлетворения.

Таким образом, анализ судебной практики подтверждает мнение ряда экспертов о том, что «внедрение нового способа фиксации правонарушений по сути повлекло изменение основополагающего принципа презумпции невиновности применительно к административным правоотношениям, поставив применение ст. 1.5 КоАП Российской Федерации в зависимость от него»⁹. Суды ориентируются на примечание к указанной статье, возлагая обязанность доказывания своей невиновности на владельца транспортного средства. При этом эксперты отмечают, что судьи, как показывает правоприменительная практика, «не будучи компетентными в технических аспектах измерений с помощью специальных технических средств и их интерпретации, как правило, доверяют заключению Госавтоинспекции»¹⁰.

В мае прошлого года Министерство юстиции Российской Федерации представило доработанный проект КоАП Российской Федерации¹¹. По итогам публичных обсуждений авторы законопроекта, «учитывая важность данного фундаментального принципа законодательства об административных правонарушениях и поступившие замечания»¹² признали необходимость закрепления в ст. 1.12 положения о презумпции невиновности. Однако проведенный анализ позволяет усомниться в распространении законодателем этого базового и основного принципа правосудия на 21 главу КоАП Российской

Федерации «Административные правонарушения в области дорожного движения». В п. 2 ст. 1.12 определена невиновность лица «пока его виновность не будет установлена в порядке, предусмотренном Процессуальным кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях». Речь идет о проекте нового закона¹³, регламентирующего порядок производства по делам об административных правонарушениях и исполнения административных наказаний. В ст. 1.5. данного проекта процессуального кодекса закрепляется принцип презумпции невиновности в производстве по делам об административных правонарушениях, но «не распространяется на административные правонарушения, предусмотренные главой 21 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

Таким образом, можно сделать вывод о несогласованности положений проектов КоАП Российской Федерации и Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях Российской Федерации. Закрепляя презумпцию невиновности в КоАП Российской Федерации, законодатель по-прежнему возлагает обязанность доказывания своей невиновности на собственника транспортного средства. Использование для контроля за дорожным движением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, являясь эффективным средством повышения безопасности российских дорог, сопровождается рядом проблем (недостовверное распознавание государственных регистрационных знаков, ошибочная фото- и видеофиксация транспортных средств, оказавшихся вблизи нарушителей и др.). Таким образом, при принятии нового комплекса законов об административной ответственности, законодателю, заявившему о безоговорочном праве на презумпцию невиновности, следует устранить несоответствия между п. 2 ст. 1.12 проекта КоАП Российской Федерации об административных правонарушениях и Примечанием к ст. 1.5. проекта Процессуальным кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Литература:

1. Конституция Российской Федерации. М., 2021
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. М., 2021
3. Проект «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (подготовлен Минюстом России). URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/62684.html/>

4. Проект «Процессуальный Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (подготовлен Минюстом России). URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=102945>

5. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/981a53f16a2961b3427b384faef58631f5ce0f86/

6. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 28.03.2017 N 489-О "Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданки Ситолиевой Валентины Галимовны на нарушение ее конституционных прав частью 3 статьи 1.5 и примечанием к данной статье Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях". URL: <https://legalacts.ru/sud/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-28032017-n-489-o/>

7. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 25.01.2012 N 177-О-О "Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Штатнова Дмитрия Владимировича на нарушение его конституционных прав примечанием к статье 1.5 и статьей 2.6.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях". URL: <https://legalacts.ru/doc/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-25012012-n-177-o-o-ob/>

8. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 13 декабря 2017 г. № 46-АД1740 URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB&n=526712#0963660039685938>

9. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2017 г. № 9-АД17-23 URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=86727142708646243375908231&cacheid=E6D9F3368E44DF5EEE674EA43B578ECA&mode=splus&base=ARB&n=525037&rnd=0.8295231343913239#rulnym09ez>

10. Занина Т.М., Четверикова А.И. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. 2013. № 1. С. 87-91

11. Каплунов А. И., Кузбагаров А. Н. Особенности привлечения к административной ответственности в области безопасности дорожного движения, выявленные путем автоматической фото-, видеофиксации // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: материалы ежегодной Всероссийской науч.-практ. конф., посвященной памяти доктора юрид. наук, проф., заслуженного деятеля науки РФ В. Д. Сорокина (15 марта 2011 г.): в 2 ч. СПб., 2011. Ч. 1. С. 140-152

12. Майоров, В.И., Дымберов, А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных

технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016 г. № 3. С. 69-77

13. Шергин, А.П. Тенденции развития российского законодательства об административных правонарушениях // Актуальные вопросы публичного права. 2012 г. № 8. С. 81-92

¹Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/981a53f16a2961b3427b384faef58631f5ce0f86/

²Занина Т.М., Четверикова А.И. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. 2013. № 1. С. 89

³Например: Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 25.01.2012 N 177-О-О URL: <https://legalacts.ru/doc/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-25012012-n-177-o-o-ob/>

⁴Например: Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 28.03.2017 N 489-О URL: <https://legalacts.ru/sud/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-28032017-n-489-o/>

⁵Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России». URL: https://mvd.ru/upload/site107/folder_page/002/098/786/pdf

⁶См.: Каплунов А. И., Кузбагаров А. Н. Особенности привлечения к административной ответственности в области безопасности дорожного движения, выявленные путем автоматической фото-, видеофиксации // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: материалы ежегодной Всероссийской науч.-практ. конф., посвященной памяти доктора юрид. наук, проф., заслуженного деятеля науки Российской Федерации В. Д. Сорокина (15 марта 2011 г.): в 2 ч. СПб., 2011. Ч. 1. С. 145

⁷Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 13 декабря 2017 г. № 46-АД17-40 URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB&n=526712#0963660039685938>

⁸Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2017 г. № 9-АД17-23 URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=86727142708646243375908231&cacheid=E6D9F3368E44DF5EEE674EA43B578ECA&mode=splus&base=ARB&n=525037&rnd=0.8295231343913239#rulnym09ez>

⁹Шергин, А.П. Тенденции развития российского законодательства об административных правонарушениях // Актуальные вопросы публичного права. 2012 г. № 8. С. 88

¹⁰Майоров, В.И., Дымберов, А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016 г. № 3. С. 70

¹¹Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Проект). URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=102447>

¹²Информация Министерства юстиции РФ от 29 мая 2020 г.: «Проект нового КоАП размещен для повторного проведения процедуры публичного обсуждения». Правовая система Гарант: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74097901/>

¹³Процессуальный кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Проект). URL: <https://minjust.gov.ru/ru/events/47950/>

REGULATORY AND LEGAL FRAMEWORK OF CONTROL AND SUPERVISION
ACTIVITIES ROAD SAFETY

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Svetlana Viktorovna Kalinina,

PhD in Law, Associate Professor of the Department of Administrative Activities

law enforcement bodies

E-mail: kswik@mail.ru

Светлана Викторовна Калинина,

кандидат юридических наук,

доцент кафедры административной деятельности

органов внутренних дел

Abstract: Based on the analysis of regulations establishing the implementation of state control (supervision) in the field of road safety, the article highlights the control and supervision activities of police officers, which are aimed at determining the fact that the actions of road users, entities responsible for ensuring the safety of vehicles and roads, are consistent with the relevant standards.

Keywords: road traffic safety, control and supervision activities, state function, road transport, law and order, police, accident prevention

Аннотация. В статье на основе анализа нормативно-правовых актов, устанавливающих осуществление государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения, выделяется контрольно-надзорная деятельность сотрудников полиции, которая направлена на установление факта соответствия действий участников дорожного движения, субъектов, ответственных за обеспечение безопасного состояния транспортных средств и дорог, требованиям соответствующих норм.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, контрольно-надзорная деятельность, государственная функция, автомобильный транспорт, правопорядок, полиция, предупреждение дорожно-транспортных происшествий

Научная специальность: 12.00.14 – административное право, административный процесс

Для цитирования: Калинина С.В. Нормативно-правовые основы контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.64-66.

Контрольно-надзорная деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения достаточно разнообразна, она имеет различные формы своего проявления, однако, несмотря на это, главная цель данной деятельности проявляется в охране и защите прав и свобод граждан, а также в обеспечении правопорядка при эксплуатации автомобильного транспорта и транспортной инфраструктуры¹.

Так, в соответствии со статьей 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»² (далее – Федеральный закон «О полиции») обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности полиции. Данное направление деятельности полиции реализуется посредством выполнения обязанностей, связанных с осуществлением государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, за организаци-

ей и проведением технического осмотра транспортных средств, а также за соблюдением специализированными организациями установленных требований к ним и за деятельностью специализированных организаций, связанной с участием в государственной регистрации транспортных средств, за деятельностью изготовителей государственных регистрационных знаков транспортных средств и др. (п. 19 ч. 1 ст. 12). Во исполнении указанных обязанностей полиция наделена соответствующими правами (ч. 1 ст. 13).

Согласно ч. 2 ст. 30 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в соответствии с их компетенцией в порядке, установленном Правительством Российской Федерации³.

Указанный вид надзора реализуется МВД России и его территориальными органами на основа-

нии п. 2 Положения о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения»⁴.

Положением о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, к полномочиям МВД России отнесено формирование государственной политики в области безопасности дорожного движения и участие в реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения; организация и проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий; осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения; осуществление специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения, государственного контроля и надзора за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств; участие в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, в техническом осмотре автомобилей⁵.

В системе МВД России осуществление указанных выше полномочий, реализация прав и выполнение соответствующих обязанностей возложено на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации⁶ (далее – Госавтоинспекция).

В целях реализации контрольно-надзорных полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения в системе Госавтоинспекции созданы и функционируют различные подразделения. Порядок их действий, связанных с реализацией государственной функции в области обеспечения безопасности дорожного движения определен Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденный

Приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664⁷ (далее – Административный регламент)

Результатом исполнения Административного регламента должно быть надлежащее обеспечение безопасности дорожного движения, максимально возможное предупреждение дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), нарушений правил дорожного движения и обеспечение бесперебойного движения транспортных средств.

Исполнение государственной функции, предусмотренной Административным регламентом, включает в себя выполнение административных процедур, перечисленных в пункте 31 Административного регламента.

Административный регламент содержит также общие требования к выполнению административных процедур. Например, при исполнении государственной функции сотрудникам предписано находиться в форменном обмундировании, иметь служебное удостоверение и нагрудный знак, а патрульные автомобили могут использоваться как в исполнении с нанесенной на наружную поверхность специальной цветографической схемой и оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, так и без указанных специальных цветографических схем и устройств для подачи сигналов. Кроме того, пункт 64 Административного регламента предоставляет право осуществлять контроль за дорожным движением нарядом сотрудников на патрульном автомобиле без специальной цветографической схемы. В этом случае обеспечивается взаимодействие с другими нарядами (стационарных, пеших постов, нарядами на патрульных автомобилях со специальной цветографической схемой), которыми в случае необходимости пресечения и оформления административного правонарушения осуществляется остановка транспортного средства.

Таким образом, так называемое «скрытое патрулирование», которое активно обсуждается в средствах массовой информации как новая форма несения службы, уже предусмотрено действующей редакцией Административного регламента, хотя в последнее время практически не применялось.

По нашему мнению, именно совместное применение открытой и скрытой форм патрулирования позволило бы повысить эффективность контроля-

но-надзорных мероприятий, в том числе связанных с привлечением к ответственности водителей, грубо нарушающих требования Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – Правила) и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения), утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»⁸.

Нельзя не сказать о том, что в настоящее время препятствием реализации своих должностных полномочий является неэффективный организационно-правовой механизм соблюдения прав сотрудников полиции, в том числе в целях предотвращения необоснованного обвинения со стороны участников дорожного движения в нарушении законодательства Российской Федерации, а также существующая штатная численность сотрудников ДПС не позволяет обеспечить должный уровень контроля и надзора за дорожным движением.

На наш взгляд, устранение указанных проблем организационно-правового характера, позволит повысить эффективность деятельности сотрудников ГИБДД в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

В целом, можно сказать о том, что нормативно-правовые основы контрольно-надзорной деятельности обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время сформированы, но с внедрением в деятельность полиции достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем, продолжают совершенствоваться.

Литература:

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873
2. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
3. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного

движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СЗ РФ. № 25.1998. Ст. 2897.

4. Указ Президента РФ от 21 декабря 2016 г. № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 52 (Часть V). Ст. 7614.

5. Постановление Правительства РФ 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») // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» СЗ РФ. 2013. № 34. Ст. 4446

7. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2017. 13 октября.

8. Сорокина К.А. Принципы осуществления контрольно-надзорной деятельности в области безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2020. N 2. С. 52 - 56.

¹Сорокина К.А. Принципы осуществления контрольно-надзорной деятельности в области безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2020. N 2. С. 52 - 56.

²СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

³СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873

⁴СЗ РФ. 2013. № 34. Ст. 4446

⁵Указ Президента РФ от 21 декабря 2016 г. № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 52 (Часть V). Ст. 7614.

⁶Указ Президента РФ от 15 июня 1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СЗ РФ. № 25.1998. Ст. 2897.

⁷Российская газета. 2017. 13 октября.

⁸Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

**О ПРАВОМЕРНОСТИ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****ON THE LEGALITY OF SPECIALIZATION IN THE ACTIVITIES OF INTERNAL
AFFAIRS BODIES IN ENSURING ROAD SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION**

Aleksey Yurievich Kirsanov,
Senior Researcher of Scientific Research Institute of Education and Science, Candidate of Legal Sciences
E-mail: inconsult.ak@gmail.com

Алексей Юрьевич Кирсанов,
старший научный сотрудник, кандидат юридических наук Научно-исследовательский институт образования и науки

Annotation. in the article, based on the analysis of legal literature and legislation on the legality of specialization in the activities of internal affairs bodies in ensuring road safety in the Russian Federation, several judgments are justified: the internal affairs bodies are a law enforcement body whose main purpose is to counteract offenses, especially crimes; the multidimensional activities of the internal affairs bodies significantly reduce the effectiveness of this law enforcement body in countering offenses, especially crimes; road safety involves the participation of the internal affairs bodies, but only through countering offenses, especially crimes.

Keywords: Russian Federation, legislation, regulatory legal act, federal law of the Russian Federation, Federal Law of the Russian Federation "On Police" of January 28, 2011, Federal Law of the Russian Federation "On Road Safety" of November 15, 1995, subordinate regulatory legal act, law enforcement agency, internal affairs agency, police, road safety, specialization of activity

Аннотация. В статье на основе анализа юридической литературы и законодательства о правомерности специализации в деятельности органов внутренних дел при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации обосновано несколько суждений: органы внутренних дел являются правоохранительным органом, основным предназначением которого является противодействие правонарушениям, в особенности преступлениям; многоаспектная деятельность органов внутренних дел существенно снижает эффективность данного правоохранительного органа в противодействии правонарушениям, в особенности преступлениям; безопасность дорожного движения предполагает участие органов внутренних дел, но исключительно посредством противодействия правонарушениям, в особенности преступлениям.

Ключевые слова: Российская Федерация, законодательство, нормативный правовой акт, федеральный закон РФ, Федеральный закон РФ «О полиции» от 28 января 2011 г., Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г., подзаконный нормативный правовой акт, правоохранительный орган, орган внутренних дел, полиция, безопасность дорожного движения, специализация деятельности

Для цитирования: Кирсанов А.Ю. О правомерности специализации в деятельности органов внутренних дел при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.67-69.

Предметом данной статьи является правомерность специализации в деятельности органов внутренних дел при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации¹.

Первоначально о состоянии теории.

Так, авторы – единомышленники (В.В. Головкин, О.И. Бекетов и В.И. Майоров) исследовали «проблемы эффективности обеспечения безопасности дорожного движения, которая во многом зависит от продолжения реформирования органов внутренних дел, в том числе и Госавтоинспекции МВД России» («На основе анализа нормативных правовых актов, регулирующих правовое положение перечисленных служб, можно сделать вывод о необходимости освобождения Ространснадзора от осуществления государственного контроля за соблюдением правил безопасности дорожного дви-

жения и возложения на нее функций контроля за выполнением требований специальных разрешений (лицензий) юридическими лицами и предпринимателями, занимающимися перевозочной деятельностью. Сотрудники ГИБДД, а точнее ДПС ГИБДД, как представляется, должны выполнять функции, непосредственно связанные с обеспечением безопасности участников дорожного движения, реализация которых предполагает возможность применения мер прямого принуждения - физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. Деятельность Ространснадзора и Росавтодора, на наш взгляд, должна носить сугубо "мирный" характер. Сфера их интересов может распространяться на проведение технических осмотров транспортных средств, подготовку и обучение водителей, принятие контрольных экзаменов и т.д.»; «Освободившись от излишних задач, Главное управление обе-

спечения безопасности дорожного движения могло бы значительно эффективнее выполнять свои функции, использовать материальные и иные ресурсы на обеспечение безопасности дорожного движения, оперативнее осуществлять контрольные и надзорные полномочия. Необходимо подчеркнуть, что изъятие у Госавтоинспекции несвойственных ее природе функций следует рассматривать в качестве перспективной тенденции. Важно, на наш взгляд, отметить, что целесообразно не сужать, а перераспределять полномочия федеральных служб, чтобы повысить их эффективность, не забывая о том, что, освобождая ГИБДД от излишних задач и функций, следует крайне осторожно подходить к практической реализации этой концепции»².

С.А. Романьковой не только «расширены и дополнены традиционные представления о системе мер административного принуждения, применяемых сотрудниками полиции, об основаниях применения», но и предложена «авторская классификация указанных мер в правоприменительной деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения» («Данные меры направлены на обеспечение нормальных условий функционирования дорожного движения путем заблаговременного предупреждения реальной или потенциальной угрозы для участников дорожного движения. Основанием их применения будет являться реальная или потенциальная угроза жизни, здоровью, собственности граждан, должностных и юридических лиц, вступающих в общественные отношения в области дорожного движения, которую представляют ДТП, вследствие недостаточной подготовки водителей автотранспортных средств, несоответствия технического состояния и конструкции транспортных средств требованиям, предъявляемым к безопасности, или обстоятельств природного, техногенного и социального характера»; «Представляется, что указанная классификация позволяет выделить новые направления в исследовании проблем законодательного и нормативного правового регулирования мер административного принуждения, применяемых в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения»³.

С.Е. Борисовой исследованы «коммуникативные умения инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности

дорожного движения, проявляющиеся во взаимоотношениях с участниками дорожного движения» («В завершение следует сказать, что проведение социально-психологических тренингов можно рассматривать как одну из основных форм работы психологов подразделений Госавтоинспекции, занимающихся психологическим обеспечением профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД. Реализация данных тренингов позволит повышать психологическую грамотность инспекторов ДПС ГИБДД, проявляющуюся во взаимоотношениях с участниками дорожного движения, что, в свою очередь, выступает одним из факторов, позитивно влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения в целом»⁴.

А.С. Дугенец верно обращает внимание на два обстоятельства: «Во-первых, состояние дорог и дорожных сооружений в России продолжает оставаться на низком уровне и тем самым является фактором, создающим существенную угрозу безопасности дорожного движения. В этой связи надзор Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России за соответствием состояния дорог и дорожных сооружений обязательным требованиям нормативов и стандартов является важным средством обеспечения безопасности дорожного движения. Во-вторых, в условиях проведения в России административной реформы требуется дальнейшее совершенствование правовых форм и методов, а также порядка деятельности органов государственного контроля (надзора), к числу которых относится и ГИБДД МВД России, осуществляющая в том числе и дорожный надзор»⁵.

Б.И. Шалыгиным предложен «перечень вопросов, вытекающих из требований КоАП РФ» «к методике проверки законности в деятельности должностных лиц органов ГИБДД в области дорожного движения»: соответствуют ли принимаемые органами ГИБДД ведомственные нормативные акты действующему законодательству; всегда ли дается правильная правовая оценка правонарушениям; учитываются ли обстоятельства, исключающие производство по делу об административных правонарушениях (ст. 24.5 КоАП РФ); в полной ли мере устанавливаются обстоятельства, подлежащие выяснению по делам об административных правонарушениях (ст. 26.1 Кодекса); учитываются ли при наложении на виновных административных наказаний смягчающие и отягчающие вину обстоятельства, перечисленные в ст. ст. 4.2 и 4.3 КоАП; направляются ли

органами ГАИ в соответствующие организации и должностным лицам представления об устранении причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения (ст. 29.13 Кодекса); не допускается ли в постановлениях органов ГИБДД назначение санкций, не предусмотренных КоАП РФ, либо превышающих законодательно установленные пределы; соблюдается ли порядок взыскания штрафов (ст. 32.3 КоАП), в том числе при назначении наказания без составления протокола (ст. 28.6 Кодекса); не нарушаются ли сроки привлечения к административной ответственности (ст. 4.5 Кодекса); не нарушаются ли сроки рассмотрения дел об административных правонарушениях (ст. 29.6 КоАП РФ); не допускается ли нарушений установленного порядка при рассмотрении дел об административных правонарушениях (ст. 29.7 Кодекса); были ли извещены лица, имеющие право участвовать в рассмотрении дела, о времени и месте разбирательства (ст. ст. 25.1, 25.2 КоАП); все ли необходимые данные содержатся в постановлениях по делам об административных правонарушениях (ст. 29.10 Кодекса); обоснованно ли вынесено постановление о прекращении дела (ст. 29.9 КоАП РФ); уполномоченными ли на то лицами осуществляется доставление, то есть принудительное препровождение физического лица в целях составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административных правонарушений, если составление протокола является обязательным (ст. 27.2 КоАП); не допускается ли нарушений в процессе осуществления досмотра транспортного средства (ст. 27.9 Кодекса); не нарушается ли порядок отстранения от управления транспортным средством и медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12 КоАП); на законных ли основаниях осуществляется задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации (ст. 27.13 Кодекса); все ли необходимые реквизиты имеются в протоколах об административных правонарушениях (ст. 28.2 КоАП РФ); делается ли в необходимых случаях запись о задержании транспортного средства в соответствующем протоколе об административном правонарушении (ст. 27.13 Кодекса); все ли необходимые реквизиты имеются в протоколах об отстранении от управления транспортным средством, о направлении на медицинское освидетельствование (ст. 27.12), об аресте транспортных средств (ст. 27.14 КоАП); уполномоченными ли на то должностными лицами составляются протоколы об административных правонарушениях (ст. 28.3 Кодекса); во всех ли случаях работниками ГАИ соблюдается установ-

ленный порядок составления и вручения водителю транспортного средства постановления-квитанции о наложении административного штрафа (ст. 32.2); выполняется ли установленная процедура исполнения постановления о наложении штрафа (ст. ст. 28.6, 32.2 Кодекса)»⁶.

Предложения ученых в той или иной мере учитываются и в нормативных правовых актах с разной юридической силой⁷.

Таким образом, специализация деятельности органов внутренних дел при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации нуждается в продолжении научных исследований.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, органы внутренних дел являются правоохранительным органом, основным предназначением которого является противодействие правонарушениям, в особенности преступлениям.

Во-вторых, многоаспектная деятельность органов внутренних дел существенно снижает эффективность данного правоохранительного органа в противодействии правонарушениям, в особенности преступлениям.

В-третьих, безопасность дорожного движения предполагает участие органов внутренних дел, но исключительно посредством противодействия правонарушениям, в особенности преступлениям.

¹Мы разделяем суждение тех авторов, которые предлагают с 25.12.1991 г. для наименования государства использовать исключительно этот термин (подробнее об этом см.: Галузо В.Н. Конституционно-правовой статус России: проблема именования государства // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 5. С. 119-123).

²См.: Головкин В.В., Бекетов О.И., Майоров В.И. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы реформы и перспективы // Административное право и процесс. 2016. № 12. С. 23 - 28.

³Романькова С.А. Классификация мер административного принуждения, применяемых Государственной инспекцией безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2018. № 8. С. 43 - 47.

⁴Борисова С.Е. Совершенствование коммуникативных умений инспекторов дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения при проведении социально-психологического тренинга // Юридическая психология. 2010. № 3. С. 19 - 23.

⁵Дугенец А.С. Рецензия на диссертацию Д.Г. Домрачева "Дорожный надзор Государственной инспекции безопасности дорожного движения" // Транспортное право. 2009. № 3. С. 42 - 43.

⁶Шальгин Б.И. Надзор и контроль над исполнением законов в административной деятельности органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России // Административное право. 2008. № 4.

⁷О системе нормативных правовых актов в РФ подробнее см.: Галузо В.Н. Систематизация законодательства в Российской Федерации: состояние и перспективы развития // Закон и право. 2009. № 8. С. 28-30; он же: О роли нормативного правового акта в системе права Российской Федерации // Общественное право. Наука. Научные кадры. 2009. № 4. С. 27-30.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL FEATURES OF THE INTRODUCTION OF
DIGITALIZATION IN THE DEVELOPMENT OF PUBLIC RELATIONS IN THE
CONTEXT OF THE NATIONAL POLICY OF RUSSIA

АДМИНИСТРАТИВНО ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВНЕДРЕНИЯ
ЦИФРОВИЗАЦИИ В РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ В
КОНТЕКСТЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ

Boris Nikolaevich Komakhin,

Honored Employee of the Internal Affairs Bodies of the Russian Federation, Professor of the Department of Administrative Law of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. Ya. Kikot, Doctor of Law
E-mail: komakhin@yandex.ru

Борис Николаевич Комахин,

Заслуженный сотрудник органов внутренних дел Российской Федерации, профессор кафедры административного права Московского Университета МВД России имени В.Я.Кикотя, доктор юридических наук

Аннотация. В статье обращено особое внимание на формирование в России нормативно правовых актов регламентирующих процессы цифровизации во всех отраслях народного хозяйства. Автор успешно аргументирует свою собственную точку зрения на последствия безудержного внедрения цифровизации в современное образование и повседневную деятельность предприятий и простых граждан. Практическая значимость данной статьи заключается в предлагаемых научных подходах преодоления возникающих проблем связанных с прорывным развитием цифровых технологий.

Ключевые слова: цифровизация, информационные технологии, компьютер, смартфон, гаджит, локдаун, пандемия, дистанционная работа, услуга, электронные средства обучения, искусственный интеллект

Abstract. The article pays special attention to the formation in Russia of normative legal acts regulating the processes of digitalization in all sectors of the national economy. The author successfully argues his own point of view on the consequences of the unrestrained introduction of digitalization in modern education and the daily activities of enterprises and ordinary citizens. The practical significance of this article lies in the proposed scientific approaches to overcome the emerging problems associated with the breakthrough development of digital technologies.

Keywords: digitalization, information technology, computer, smartphone, gadget, lockdown, pandemic, remote work, service, electronic learning tools, artificial intelligence

Для цитирования: Комахин Б.Н. Административно правовые особенности внедрения цифровизации в развитие общественных отношений в контексте национальной политики России // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.70-75.

Конец XX века ознаменовался информационной революцией, в результате которой, стартовал процесс замены аналоговых технологий на цифровые. Началось полномасштабное использование интернета в различных секторах экономики, в производстве и повседневной жизни граждан. Появление понятия «цифровая экономика» потребовало формирования нормативной базы и ее законодательного закрепления. Одним из 13 национальных проектов, обозначенных Президентом Российской Федерации В.В.Путиным и стал проект «Цифровая экономика».

В соответствии с Указом Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»¹ 24 декабря 2018 года утвержден паспорт национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» включающий в себя шесть федераль-

ных проектов: «Нормативное регулирование цифровой среды», «Информационная инфраструктура», «Кадры для цифровой экономики», «Информационная безопасность», «Цифровые технологии» и «Цифровое государственное управление» таким образом, определены конкретные цели, задачи, ответственные лица и ресурсы, необходимые для дальнейшего развития цифровизации в России².

Следует заметить, что в современных условиях цифровизации, жизненные процессы с каждым годом движутся все быстрее и быстрее. Появляются новые отрасли промышленности, совершенствуются производственные методы, меняются средства коммуникации, общественные отношения переходят на новые стадии развития, темп жизни людей постоянно увеличивается, что раньше происходило за десятилетия, то теперь происходит в течении года.

Цифровая экономика принесла в каждую отрасль промышленности новые технологические процессы, которые облегчают труд людей, сокращают расход сырья и затраты на производство продукции, ускоряют выпуск новых товаров и улучшается их качество, снижают издержки и повышают скорость оказания различных услуг. Автоматизация производства освобождает людей от монотонной, рутинной работы, на смену человеку приходят роботы и искусственный интеллект. Ни один производственный процесс и ни одно предприятие уже не обходится без компьютеров, офисы, магазины, склады, учебные заведения, все используют разного рода гаджеты и различные средства обработки, и передачи информации. Информационные технологические процессы (ИТ-технологии) вошли в обыденную жизнь всех людей. Географические границы, расстояния, время суток уже не имеют большого значения при передаче информации, необходимо только современное оборудование.

Стремительное распространение коронавирусной инфекции по всему миру оказало положительный эффект на развитие цифровой экономики. В условиях объявленного локдауна, когда произошло резкое ограничение передвижения людей, многие предприятия вынуждены были перевести своих сотрудников на дистанционную (удаленную) работу, что послужило основанием для принятия Федерального закона внесшего изменения в Трудовой кодекс Российской Федерации в части регулирования дистанционной (удаленной) работы³, который вступил в силу 1 января 2021 года. Кроме того, Кодекс об административных правонарушениях РФ был дополнен статьей 20.6.1 «Невыполнение правил поведения при чрезвычайной ситуации или угрозе ее возникновения»⁴, а так же COVID-19 стал причиной внесения изменений в ряд статей КоАП РФ.

Для сдерживания распространения пандемии правительство многих стран, так же перевело на дистанционное обучение школьников, учащихся и студентов. Закрылись учебные заведения, цифровое образование стало набирать обороты. Вынужденная мера способствовала внедрению в обучение новых цифровых технологий.

Но следует заметить, что необходимость перехода, в связи с мировой пандемией, на дистанционную работу и обучение наряду с положительным ре-

зультатом, принесло и целый ряд проблем, на которых необходимо остановиться более подробно, так как это касается в первую очередь здоровья населения и будет справедливо задать вопрос: «безудержная цифровизация ведет к развитию или деградации общества?»

Внедрение цифровизации во все отрасли экономики и в образование, приводит к развитию цифровой зависимости людей, которая в свою очередь, как полагает Л.Н.Стрельникова: «приводит к цифровому слабоумию, это диагноз – Digital Dementia, означающий нарушение когнитивных функций, собственнно даже разрушение мозга, благодаря активному использованию цифровых девайсов, прежде всего, смартфонов» [1]. В результате повседневного сидения за компьютером возникают проблемы со зрением, нарушается осанка, повышается кровяное давление, гиподинамия приводит к избыточному весу, ухудшается сон, появляются страхи, все это становится причиной стрессов и депрессий, постоянное электронное облучение влияет на психику и головной мозг, состояние здоровья человека ухудшается, работоспособность падает, эпоха цифровизации ведет к деградации, сбоям, путаницы, к хаосу.

Молодое поколение уже не представляет, как раньше обходились без компьютеров, смартфонов, планшетов и различных гаджетов. Виртуальные шлемы заменяют прогулки на свежем воздухе, общение в социальных сетях - реальные встречи с друзьями, огромные мониторы, звуковые колонки, всевозможные приспособления позволяют погрузиться в виртуальный мир, цифровая зависимость ведет людей к одиночеству и позволяет быть анонимным в сети, что приводит к обману и лжи, а преднамеренное вредительство не ускоряет процессы получения информации, а его замедляет. Не случайно говорят, что Интернет большая помойка, но там можно найти много интересного.

В ходе развития цифровых технологий немаловажное значение имеет финансовый аспект, так как предприятия, фирмы, учебные заведения и простых людей вынуждают постоянно покупать и обновлять свои электронные приборы, обучающие программы, дополнительные приспособления и устройства. Доходит до того, что на предприятиях и в школах отсутствуют благоустроенные туалетные комнаты и душевые, а дорогостоящее цифровое оборудование

приобретается за большие деньги по государственным заказам.

Появляется цифровое лобби служащее кучки миллиардеров продвигающие крупные компании, которые становятся монополистами на потребительском рынке скупая и объединяя различные сервисы, такие как: СберБанк, СберМаркет, СберМобайл, СберБизнес, СберПрайм, СберАптека, СберЗвук, СберЛогистика охватывающие и другие небанковские сферы услуг. Не случайно, когда в период пандемии каждый пятый действующий бизнес в России закрылся, дочерняя компания Сбербанка «Иммуно-технологии» становится основным поставщиком вакцины от COVID-19 и может зарабатывать в год более 7,5 миллиардов рублей [2]. Следует обратить внимание на то, что доля иностранных инвесторов в Сбере составляет - более 45 %. Еще одной быстрорастущей корпорацией в России является Яндекс, транснациональная компания в отрасли информационных технологий, чья головное юридическое лицо зарегистрировано в Нидерландах (Яндекс Дзен, Яндекс Маркет, Яндекс Плюс, Яндекс Карта, Яндекс Бизнес, Яндекс Музыка и др.) [3].

Крупным компаниям, в большинстве своем с иностранным капиталом, выгодно продвижение цифровизации во все отрасли и сферы народного хозяйства, при этом прибыль главное в их деятельности, а не здоровье и благополучие населения России.

С внедрением цифровизации в производство и в образование, особенно в условиях пандемии, когда люди вынуждены перейти на дистанционное общение, возникла новая область профессионального обучения и повышения квалификации, как самих педагогов, так и населения использующих компьютерную технику. Появились интерактивные семинары и конференции, наборы онлайн-уроков и курсов, диалоговые тренажеры, вебинары в форме интернет-обучения, различные обучающие видео программы, образовательные игры.

Но не следует забывать, что школа всегда была хранилищем вековых традиций, обычаев и культурных ценностей, которые передавались из поколения в поколение, учитель не только обучал различным наукам, но и занимался воспитанием и гармоничным развитием личности в социуме, разъяснял правила поведения и нормы морали, являющимися

обязательными для большинства, прививал трудолюбие и усидчивость, вежливость и деликатность, коллективизм и потребность нахождения рядом с другими представителями вида *Homo sapiens*.

Однако, в современных нормативных правовых актах, регламентирующих образовательную деятельность, все чаще встречается термин «оказание образовательных услуг», то есть образовательные организации от обучения и воспитания переходят к оказанию услуг, таким образом сфера образования становится услугой, но еще и не качественной, а с внедрением цифрового образования учитель становится приложением к компьютеру, а человек биологическим объектом для обучения, которому в первую очередь безудержное внедрение в процесс образования электронных средств обучения, вредит здоровью. Часть 9 статьи 13 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» запрещает «использование при реализации образовательных программ методов и средств обучения и воспитания, образовательных технологий, наносящих вред физическому или психическому здоровью обучающихся»⁵, а электромагнитное облучение ведет к слабоумию, о чем говорилось выше.

Но мнение ученых о вредных последствиях безудержного внедрения цифрового образования, законодатель не слышит. И по Постановлению Правительства РФ с 10 декабря 2020 г. по 31 декабря 2022 г. на территории отдельных субъектов Российской Федерации проводится эксперимент по внедрению цифровой образовательной среды, так называемой «цифровой школы»⁶. Эксперимент проводит Министерство просвещения Российской Федерации и Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации. Министерство здравоохранения к этому эксперименту не привлекается и следовательно к каким последствиям для здоровья обучающихся это приведет, исследоваться не будет.

Эксперимент проводят над детьми, а согласие родителей и лиц участвующих в этом эксперименте, также никто не спрашивал, хотя в статье 21 Конституции РФ⁷ сказано, что: «никто не может быть без добровольного согласия подвергнут медицинским, научным или иным опытам» и часть 3 статьи 20 «Экспериментальная и инновационная деятельность в сфере образования» «Закона об образова-

нии» требует, чтобы: «при реализации инновационного проекта, программы должны быть обеспечены соблюдение прав и законных интересов участников образовательных отношений»⁸.

Кроме того, в октябре 2020 года премьер-министр Михаил Мишустин подписал Постановление⁹ отменяющее распоряжения главных санитарных врачей Российской Федерации и СанПиНов касающиеся: окружающей среды; безопасности людей работающих на производстве; на эксплуатации атомных электростанций и ядерных реакторов; на транспорте и в образовательных организациях; при работе на компьютере и иных средствах электронного обучения; по применению пищевых добавок; проживания в жилых зданиях и помещениях; организации работы лагерей труда и отдыха для подростков; содержанию и организации режима работы дошкольных образовательных организаций; гигиенические требования к безопасности процессов испытаний, хранения, перевозки, реализации, применения, обезвреживания и утилизации пестицидов и агрохимикатов, которое снимают с властей все обязательства и ответственность за причинение вреда здоровью населения, связанное с электромагнитными излучениями и электронными полями регулирующие санитарно-гигиенические требования для школ, детских садов, жилых домов, университетов, социальных учреждений.

В то время, когда Китай запрещает в школах пользоваться смартфонами, а учителям не разрешают применять мобильные телефоны при назначении домашних заданий, мы все активнее используем в учебном процессе электронные средства обучения: интерактивные доски, планшеты, сенсорные экраны, ноутбуки, электронные учебники, различные образовательные программы и приложения для выполнения домашних заданий. В результате постоянного использования электронных устройств у людей ухудшается здоровье, портится зрение, развивается близорукость. В Китае сейчас близорукость выявлена у 31% населения, однако среди учащихся старших классов эта доля доходит до 77%, а среди студентов - до 80%. В Японии около 60% населения носят очки или контактные линзы, а среди школьников 65% страдают близорукостью. Проблема близорукости особенно остро стоит для стран Азии, где ее уровень значительно выше, чем в странах Ев-

ропы и Северной Америки. Лидер по близорукости - Сингапур, где у 80% населения это самая распространенная офтальмологическая проблема [4].

Появление электронных книг, учебников, индивидуальных компьютерных программ обучения ликвидирует книжную культуру, успеваемость ухудшается, так как человек перестает читать печатные ежедневные и периодические издания, и писать с помощью карандаша и ручки, которые заменили планшеты. Информация услышанная, но не записанная на бумаге не сохраняется в памяти человека. В школах диктанты и изложения уходят в прошлое, сокращается активный словарный запас, мыслительный процесс сводится к нулю при замене реального образования цифровыми играми, появляется поколение Z. И приходит на память высказывание министра образования А.Фурсенко, который выступая на конференции молодёжного форума «Селигер-2007» как-то сказал следующее: «Недостатком советской системы образования была попытка формировать человека-творца, а сейчас задача заключается в том, чтобы взрастить квалифицированного потребителя, способного квалифицированно пользоваться результатами творчества других» [5].

Продолжателем такой позиции бывшего министра образования стали А.Б.Чубайс и Г.О.Греф, которые никогда ранее не занимались педагогической деятельностью, но в современных условиях внедряют свою новую цифровую систему образования, далекую от исторически сложившихся принципов обучения, которая будет готовить идеального потребителя, растить класс управленцев, а не заниматься обучением и воспитанием.

Так, Анатолий Чубайс являясь еще руководителем госкорпорации «Роснана» на конференции «Россия-2050» в Екатеринбурге предлагал ограничить бесплатное образование начальной школой и свернуть все социальные программы в то время, когда в некоторых развитых странах, наоборот переходят к бесплатному образованию [6]. Герман Греф со своей командой из иностранцев пошел еще дальше, убивая школы и вузы, трансформировав образование на цифровых платформах Сбербанка и считая «искусственный интеллект» основной долгосрочной технологией и драйвером всех остальных технологий, без исключения, поскольку простые специальности скоро просто должны ис-

чезнуть. Профессиями будущего, считает Г.О.Греф, станут специальности нейроинформатика, инженера-робототехника, наноинженера, проектировщика нейроинтерфейсов, специалиста по применению искусственного интеллекта в медицине, проектировщика медицинских роботов...» [7].

Несомненно, такие специалисты нужны, но при таком подходе, образование как таковое прекратит свое существование. Уже сейчас звоня в организацию или городскую службу, нам отвечает робот, требует нажать определенную клавишу на телефоне, искусственный интеллект ведет с нами беседу не реагируя на эмоции и наши требования. Еще хуже, когда рядом с нами лежит смартфон, мы общаемся с собеседником, а спустя некоторое время, распознав наши голоса искусственный интеллект направляет нас на гаджет рекламу тем самым отслеживая наши действия и вмешиваясь в частную жизнь.

Садясь в свой автомобиль и используя спутниковые системы навигации GPS/ГЛОНАСС позволяем следить за своим перемещением. В цифровом городе припарковав автомобиль на платной стоянке, мы добровольно направляем свои координаты и оплачиваем парковку. Расплачиваясь в магазине электронной картой, информируем налоговые органы о своем финансовом состоянии. Заходя на портал городских электронных услуг, оставляем свои паспортные данные, СНИЛС и ИНН, а в отдельных случаях искусственный интеллект требует уже скан паспорта держащего в руках с цветной фотографией, а если этого не сделать, то нас занесут в черный список и в дальнейшем получить какую либо электронную услугу не представляется возможным. С внедрением цифровой платформы управления, использующие импортные IT-системы и технологии, мы лишаемся суверенитета, за нами осуществляется постоянная слежка, от которой избавиться уже не возможно.

Возникающий комплекс проблем связанный с прорывным развитием цифровых технологий, афилированные с межотраслевыми преобразованиями, остается пока недостаточно изученным, теоретически не осмысленным и законодательно недостаточно урегулированным. Ответить на возникающие неотложные вопросы относящиеся к внедрению цифровизации во все общественные процессы, хотя

бы в том аспекте, который связан с инновационным развитием цифровых технологий в важных отраслях экономики и повседневной жизни, представляется актуальным и жизненно необходимым.

Целесообразно оценить внедрение цифровых технологий в повседневную жизнь общества с административно-правовой точки зрения требующей не противопоставления цифровых процессов, а их признания, научного истолкования и нормативно обоснованного применения. Необходим поиск оптимальных целей и функций, методов и пределов использования электронных средств в сочетании с правовым регулированием этих общественно значимых процессов. Все это будет способствовать упрочнению единства в понимании природы и форм развития передовых технологий, тем более в условиях, когда не в полной мере развиты управленческо-цифровые, экономическо-цифровые, финансово-цифровые и общественно-цифровые отношения [8, с.12].

Для большинства сфер поставивших на службу передовые цифровые технологии, принцип законности использования электронных средств является ведущим для определения границ их применения, в соответствии с существующими нормативно правовыми актами, а юридическим и физическим лицам следует руководствоваться законодательными предписаниями исключающими возможность предпринимать действия противоречащие законам, здравому смыслу и не должны быть направлены на причинение вреда здоровью человека.

Литература:

1. Стрельникова Л.Н. Цифровое поколение и цифровое слабоумие [Электронный ресурс] // URL: <https://azbyka.ru/zdorovie/l-strelnikova-cifrovoe-pokolenie-i-cifrovoe-slaboumie>
2. Анастасия Степанова. Бизнес на вакцине от COVID-19, или Как Греф оброс активами? [Электронный ресурс] // URL: <https://regnum.ru/news/economy/3130297.html>
3. Википедия Свободная энциклопедия [Электронный ресурс] // URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81>
4. Китай ограничит использование гаджетов в образовании для борьбы с близорукостью [Электронный ресурс] // URL: <https://www.interfax.ru/world/651215>
5. Фурсенко - нам творец не нужен, нам нужен – «профессиональный потребитель» // Власть и на-

род. [Электронный ресурс] // URL: <https://zen.yandex.ru/media/vln/fursenko-nam-tvorec-ne-nujen-nam-nujen-professionalnyi-potrebitel-5a8eb1a5610493d940e025c7>

6. Майя Воронцова. Ответ педагогов Чубайсу и Грефу? [Электронный ресурс] // URL: <https://proza.ru/avtor/mai yana>

7. Олимпиада Кружкового движения Национальной технологической инициативы по направлению «Искусственный интеллект» [Электронный ресурс] // URL: <https://regnum.ru/news/economy/2875079.html>

8. Ломанов Е.Н., Комахин Б.Н., Поздняков Е.В., Прокошин М.С. Цифровизация управления: антикоррупционный курс административных и финансовых правоотношений: учебное пособие // коллектив авторов; под общ. ред. В.А.Прокошина. Москва: ЮСТИЦИЯ, 2018.-314с.

Literature

1. Strelnikova L. N. Digital generation and digital dementia [Electronic resource] // URL: <https://azbyka.ru/zdorovie/l-strelnikova-cifrovoe-pokolenie-i-cifrovoe-slaboumie>

2. Anastasia Stepanova. Business on the COVID-19 vaccine, or How did Gref acquire assets? [Electronic resource] // URL: <https://regnum.ru/news/economy/3130297.html>

3. Wikipedia Free Encyclopedia [Electronic resource] // URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%B D%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81>

4. China will limit the use of gadgets in education to combat myopia [Electronic resource] // URL: <https://www.interfax.ru/world/651215>

5. Fursenko - we don't need a creator, we need a "professional consumer" // Power and the people. [Electronic resource] // URL: <https://zen.yandex.ru/media/vln/fursenko-nam-tvorec-ne-nujen-nam-nujen-professionalnyi-potrebitel-5a8eb1a5610493d940e025c7>

6. Maya Vorontsova. Teachers ' response to Chubais and Gref? [Electronic resource] // URL: <https://proza.ru/avtor/mai yana>

7. Olympiad of the Circle movement of the National Technological Initiative in the direction of " Artificial

Intelligence "[Electronic resource] // URL: <https://regnum.ru/news/economy/2875079.html>

8. Lomanov E. N., Komakhin B. N., Pozdnyakov E. V., Prokoshin M. S. Digitalization of management: an anti-corruption course of administrative and financial legal relations: a textbook. Moscow: JUSTICE, 2018.-314s.

¹Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» <https://base.garant.ru/71937200/> (дата обращения 26.02.2021).

²ПАСПОРТ национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» [Электронный ресурс]: - Режим доступа: https://digital.gov.ru/uploaded/files/natsionalnaya-programma-tsifrovaya-ekonomika-rossijskoj-federatsii_NcN2nOO.pdf (дата обращения 24.03.2021).

³Федерального закона от 08.12.2020 г. № 407-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части регулирования дистанционной (удаленной) работы и временного перевода работника на дистанционную (удаленную) работу по инициативе работодателя в исключительных случаях» // КонсультантПлюс http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_370070/

⁴Федеральный закон от 01.04.2020 г. № 99-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (с изменениями и дополнениями) Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru/12125267/5c09fde3c438bfa4e1dbc0d234d7aa47/#ixzz6rALKY1DD>

⁵Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ (ред. от 17.02.2021) «Об образовании в Российской Федерации». http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/

⁶Постановление Правительства РФ от 7 декабря 2020 г. № 2040 «О проведении эксперимента по внедрению цифровой образовательной среды». <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74922819/>

⁷«Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/e7fbd40d5c89c3066eab2473bcaac30880b58eb3/

⁸Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ (ред. от 17.02.2021) «Об образовании в Российской Федерации». http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/

⁹Постановление Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1631 «Об отмене нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного санитарно-эпидемиологического надзора» <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010140033>

ON THE ROLE OF PREVENTIVE MEASURES IN ENSURING ROAD SAFETY IN THE
RUSSIAN FEDERATION (CRIMINOLOGICAL ASPECT)

О РОЛИ ПРЕВЕНЦИЙ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)

Lidia Irekovna Larionova,

Adjunct of the Department of Criminal Law

Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

E-mail: kazan_larionov@mail.ru

Лидия Ирековна Ларионова,

адъюнкт кафедры уголовного права

Казанский юридический институт МВД РФ

Annotation. Based on the analysis of the legal literature and legislation on the role of preventive measures in ensuring road safety in the Russian Federation, the article substantiates several judgments: ensuring road safety involves the prevention of offenses by law enforcement agencies; general prevention of offenses in ensuring road traffic is provided by the internal affairs bodies, especially the police, and its variety – the public security police.

Keywords: Russian Federation, legislation, regulatory legal act, federal Law of the Russian Federation, Federal Law of the Russian Federation "On Police" of January 28, 2011, Federal Law of the Russian Federation "On Road Safety" of November 15, 1995, law enforcement agency, internal affairs agency, police, road safety, criminology, crime prevention, prevention

Аннотация. В статье на основе анализа юридической литературы и законодательства о роли превенций при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации обосновано несколько суждений: обеспечение безопасности дорожного движения предполагает превенцию правонарушений правоохранительными органами; общую превенцию правонарушений при обеспечении дорожного движения обеспечивают органы внутренних дел, в особенности полиция, и ее разновидность – полиция общественной безопасности.

Ключевые слова: Российская Федерация, законодательство, нормативный правовой акт, федеральный закон РФ, Федеральный закон РФ «О полиции» от 28 января 2011 г., Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г., правоохранительный орган, орган внутренних дел, полиция, безопасность дорожного движения, криминология, предупреждение правонарушений, превенция

Для цитирования: Ларионова Л.И. О роли превенций при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации (криминологический аспект) // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.76-78.

Предметом данной статьи является роль правоохранительных органов в превенции правонарушений при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации¹.

Первоначально о состоянии теории.

Так, К.А. Васильков, анализируя «содержание и эффективность превенции в административно-деликтном праве современной России», предложил «новый взгляд на выделение общего и частного предупреждения в рамках определенного результата деятельности» («Резюмируя, отметим, что превенция в контексте административно-деликтного права действует через призму ответственности и, как следствие, реализации отдельных видов наказаний. В этой связи нами был предложен вариант реформирования отдельных положений КоАП РФ в целях повышения уровня превентивного воздействия на правонарушителя»)².

Я.И. Тихонов рассмотрел «вопросы порождения опережающего регулирования юридической превенцией» («Вышеизложенное позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, под опережающим регулированием можно понимать процесс влияния превентивных норм с помощью средств правового воздействия на поведение субъектов права до возникновения юридических фактов. В случае возникновения юридических фактов следуют возникновение правоотношений и их правовое регулирование. Во-вторых, юридическая превенция, обуславливающая предупредительные цели, является движущей силой или фактором опережающего регулирования, поскольку нормы права, имеющие цель предупреждения или достижения положительного социального результата, пронизывают все отрасли права и реализуются в поведении субъектов права опережающим образом»)³.

Х. Коциоль представлял «традиционный подход к превенции в деликтном праве» («Принцип продолжения права не применяется, если убытки потерпевшего состоят в привлечении к ответственности или несении расходов: в обоих случаях требование о возмещении вреда не будет представлять продолженный эффект поврежденного блага. С другой стороны, объективно-абстрактная оценка убытков не ограничивается только убытками, причиненными имуществу, упомянутыми в § 1332 ABGB, - в действительности она применяется всегда в качестве общего принципа в ситуации, когда нарушенное защищаемое право или правовое благо имеют рыночную стоимость. Поэтому, к примеру, потерпевшему, частично утратившему трудоспособность, в качестве компенсации могут быть присуждены абстрактные периодические выплаты. С другой стороны, когда человек убит, даже теория продолжения права не может влечь присуждение объективно-абстрактно оцененной компенсации, несмотря на то что нарушено было абсолютно защищаемое право на жизнь. Этот подход в такой ситуации неприменим потому, что жизнь не имеет какой-либо объективируемой денежной стоимости в том смысле, что она не покупается и не продается за деньги. Более того, рассуждения о том, что в случае убийства требование о возмещении стоимости человека, которая в любом случае не может быть измерена в деньгах, или хотя бы стоимости утраченной трудоспособности может признаваться переходящим к наследникам убитого, вызывают опасения. Трудоспособность имеет ценность, но она никогда не включается в состав наследства и, следовательно, никогда не может перейти к наследникам; наоборот, трудоспособность прекращается вместе со смертью лица и, соответственно, не может быть наследована. Если же в случае возложения ответственности в связи с убийством требование о компенсации признается и включается в состав наследства в качестве обычного имущественного требования, в конечном итоге строго личное и, как следствие, ненаследуемое благо преобразуется в не связанное тесно с личностью и, соответственно, наследуемое денежное требование только для того, чтобы наследники получили определенный актив. Однако, так или иначе, наследники приобретут актив, который они никогда не получили бы, если бы

имущественное благо не было уничтожено. Таким образом, признание такого требования о компенсации при убийстве не учитывало бы должным образом тот факт, что трудоспособность неотделима от личности и прекращается одновременно со смертью указанного человека. Эти же аргументы применимы - и даже в большей степени - против присуждения компенсации за погубленную человеческую жизнь, поскольку в отличие от трудоспособности жизнь не является имущественным благом и может принадлежать только конкретному лицу, так как является строго личным и, следовательно, по самой своей природе непередаваемым благом»⁴.

В.А. Минор при исследовании «превентивной функции административной ответственности несовершеннолетних» критически проанализировал «действующее законодательство о профилактике безнадзорности и правонарушений среди несовершеннолетних, определяют первостепенные детерминанты административной правонарушаемости несовершеннолетних, аргументируются предложения, направленные на повышение эффективности действующего законодательства об административной ответственности несовершеннолетних» («В результате комплексного теоретико-правового анализа института административной ответственности несовершеннолетних, его превентивных аспектов актуализируется необходимость выработки концептуальных положений, выводов, предложений и рекомендаций, направленных как на совершенствование законодательства об административной ответственности несовершеннолетних, так и на повышение эффективности деятельности органов и учреждений системы профилактики правонарушений несовершеннолетних»; «Этому может способствовать решение задач, связанных с изучением особенностей и специфики административной ответственности несовершеннолетних, вопросов детерминации противоправного поведения личности несовершеннолетних и его профилактики. Акцент в подобных исследованиях должен ставиться на рассмотрении способов достижения воспитательных целей превентивной функции административной ответственности несовершеннолетних, что позволит сформулировать предложения, направленные на повышение эффективности деятельности ряда органов и учреждений системы профилактики с целью снижения количественных и качественных показателей правонарушаемости несовершеннолетних»⁵.

Авторы – единомышленники (Ю.И. Исакова и Н.В. Сараев) проанализировали «недостатки и проблемы в правоприменительной и судебной практике субъектов административного надзора за лицами, освобожденными из мест лишения свобо-

ды» («Практика показывает, что лица, отбывающие наказание в виде лишения свободы и нарушающие требования режима, не всегда признаются злостными нарушителями. Более того, установлено, что имеется категория осужденных, имеющих по несколько десятков взысканий и требующих установления административного надзора. И наоборот, осужденные, которые признавались злостными нарушителями режима в начале периода отбывания наказания, по закону требуют установления административного надзора. Полагаем необходимым предусмотреть в законе требование направления в орган внутренних дел в течение семи дней администрацией исправительного учреждения не только копии решения суда об установлении административного надзора, но и характеристики, и дактилоскопической карты»; «Требует разъяснения вопрос об обстоятельствах, установление которых по делу будет свидетельствовать о наличии у поднадзорного лица специальной цели - уклонения от административного надзора. Анализ правоприменения показывает, что доказывание мотивации подсудимого в условиях непризнания им своей вины представляет определенную сложность при квалификации деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 314.1 Уголовного кодекса Российской Федерации»⁶).

С.И. Винокуров исследовал «основные категории, отражающие упреждающее противодействие правонарушениям (преступлениям)» («Анализ профилактики, предотвращения, пресечения правонарушений обнаруживает явный парадокс. Здесь неожиданно возникает серьезный пробел: в данном перечне не нашлось места одной из важнейших превентивных форм - предупреждению правонарушений. Отсюда закономерен вопрос: как можно истолковать подобное противоречие? Отмеченный парадокс можно объяснить тем, что предупреждение, являясь одной из важнейших деятельных превентивных форм противодействия правонарушениям, носит комплексный, составной характер. Оно включает в себя все другие, более частные и конкретные предупредительные формы»; «При этом важно указать на отличительные признаки, характеризующие предупреждение правонарушений. Это: объективный, деятельный способ его реализации; претворение в жизнь исключительно в сфере правоприменения; осуществление публичным правоприменителем; воздействие на одушевленные и неодушевленные объекты; регламентация различными отраслями законодательства (административного, уголовного, уголовно-процессуального, уголовно-исполнительного и др.)»⁷).

Предложения ученых в той или иной мере учитываются и в нормативных правовых актах с разной юридической силой⁸.

Таким образом, трудно переоценить роль правоохранительных органов в превенции правонарушений при обеспечении безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, обеспечение безопасности дорожного движения предполагает превенцию правонарушений правоохранительными органами.

Во-вторых, общую превенцию правонарушений при обеспечении дорожного движения обеспечивают органы внутренних дел, в особенности полиция, и ее разновидность – полиция общественной безопасности.

¹Мы разделяем суждение тех авторов, которые предлагают с 25.12.1991 г. для наименования государства использовать исключительно этот термин (подробнее об этом см.: Галузо В.Н. Конституционно-правовой статус России: проблема наименования государства // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 5. С. 119-123).

²Васильков К.А. Превенция в административно-деликтном праве: теоретическое и практическое содержание // Административное право и процесс. 2018. № 10. С. 76 - 78.

³Тихонов Я.И. Юридическая превенция как фактор опережающего регулирования // Государственная власть и местное самоуправление. 2018. № 9. С. 3 - 5.

⁴Коциоль Х. Традиционный подход к превенции в деликтном праве // Вестник гражданского права. 2014. № 5. С. 196 - 232.

⁵Минор В.А. Исследование проблем в области детерминации и превенции административной деликтности несовершеннолетних // Административное право и процесс. 2011. № 8. С. 8 - 12.

⁶См.: Исакова Ю.И., Сараев Н.В. Институт административного надзора за лицами, освобожденными из мест лишения свободы, в современной превенции правонарушений: теория и практика // Российский следователь. 2017. № 13. С. 50 - 52.

⁷Винокуров С.И. Предупреждение правонарушений в структуре теории превенции // Российский следователь. 2019. № 11. С. 58 - 62.

⁸О системе нормативных правовых актов в РФ подробнее см.: Галузо В.Н. Систематизация законодательства в Российской Федерации: состояние и перспективы развития // Закон и право. 2009. № 8. С. 28-30; он же: О роли нормативного правового акта в системе права Российской Федерации // Общественное право. Наука. Научные кадры. 2009. № 4. С. 27-30.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL STATUS OF PEDESTRIANS USING MODERN
MEANS OF TRANSPORTATION: PROBLEMS OF QUALIFICATIONАДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС ПЕШЕХОДОВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ
СОВРЕМЕННЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ**Irina Konstantinovna Lobanova,**Associate Professor of the Department of Administrative Law
Moscow State University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V. Ya. Kikot

E-mail: irina.lobanova97@icloud.com

Ирина Константиновна Лобанова,адъюнкт кафедры административного права
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Annotation. The article deals with various types of electric vehicles, the right regulation of which has not found its consolidation in the domestic legislation. The author also proposed measures to regulate and improve the rules of the road in the Russian Federation.

Keywords: electric vehicle, traffic rules, pedestrian, cyclist, vehicle

Аннотация. В статье рассматриваются различные виды электрических транспортных средств, правовая регламентация которых не нашла своего закрепления в отечественном законодательстве. Также автором предложены меры по регулированию и совершенствованию правил дорожного движения в Российской Федерации.

Ключевые слова: электрическое транспортное средство, правила дорожного движения, пешеход, велосипедист, средство передвижения

Научный руководитель: Прудникова Татьяна Анатольевна

профессор кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, д.ю.н., доцент

Научная специальность: 12.00.14 – административное право; административный процесс

Для цитирования: Лобанова И.К. Административно-правовой статус пешеходов, использующих современные средства передвижения: проблемы квалификации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.79-82.

За последнее десятилетие рынок средств передвижения значительно расширился. Если раньше речь шла о традиционных средствах, таких как автомобили, мотоциклы, велосипеды, самокаты, роликовые коньки и скейтборды, то сегодня названия современных технологичных видов передвижения человека составляют внушительный список – монобайки, сегвеи, лонгборды, джамперы – это лишь малая часть устройств, позволяющих передвигаться по городу.

Этот вид персонального электротранспорта популярен среди самых разных социальных слоев населения, среди молодежи и людей старшего возраста. С одной стороны, очевидны плюсы его использования – экологичность, экономичность, бесшумность, мобильность. С другой стороны, не стоит забывать о необходимости обеспечения безопасности на городских дорогах, тротуарах, пешеходных зонах, в парках и других объектах инфраструктуры и отдыха.

На сегодняшний день вопрос о регулировании передвижений на электрических транспортных средствах (Далее ЭТС) и лицах, управляющих ими, остается открытым и весьма дискуссионным. С уверенностью можно заявить об актуальности проблемы создания условий для безопасного использования указанных средств.

В условиях «правового вакуума» исследователи зачастую обращаются к зарубежному опыту стран, в которых данная проблема возникла раньше, чтобы провести анализ и выстроить аналогичный свод правил в рассматриваемой области отношений.

Заметим, что в зарубежной практике нет единого подхода к классификации персональных средств передвижения на электрической тяге. В свою очередь необходимо отметить, что там, где подобные устройства относятся к транспортным средствам, движение по тротуарам на них запрещено. В случае, если данные устройства классифицируются как отдельный вид персонального средства передвиже-

ния на электротяге, регулирование осуществляется иначе.

Во-первых, признается, что пешеходы во всех случаях должны пользоваться преимуществом на пешеходных дорожках и пешеходных зонах.

Во-вторых, в случае, если разрешается движение ЭТС по тротуарам, то скорость их передвижения должна быть ограничена до 6-12 км/час; а по велослужбам – до 25 км/ч.

В-третьих, разрешается передвижение сегвеев крупных модификаций по дорогам, если водитель имеет водительские права, сегвей застрахован, оснащен фарами, отражателями и звуковыми сигналами.

На наш взгляд, стоит отметить, что сам предмет регулирования за рубежом не до конца проработан, поскольку отсутствует единый подход к стандартизации рассматриваемых устройств.

Возвращаясь к российским реалиям и возможностям отечественного правового регулирования, следует сказать, что доступно несколько вариантов разрешения рассматриваемого вопроса.

Первый – путем внесения изменений в Правила дорожного движения в Российской Федерации¹ (Далее ПДД), если мы говорим о необходимости регулирования использования указанных транспортных средств на дорогах. Тем самым следует приравнять статус самобалансирующихся ЭТС к пешеходам, велосипедам или мопедам. Относить их к той или иной категории участников дорожного движения можно исходя из мощности двигателя и максимально возможной скорости. В случае, если в ПДД будут установлены дифференцированные правила в отношении ЭТС, то потребуются также определиться с тем, как их идентифицировать на дорогах – нужен ли владельцам некий специальный документ, в котором будут прописаны технические характеристики ЭТС.

Эксперты в сфере такого электротранспорта отмечают, что в рамках ПДД некоторые сегвей уже сейчас попадают под определение «мопед», то есть двухколесное транспортное средство с мощностью электродвигателя более 250 ватт. По сути для управления ими необходимо наличие прав, но как известно, электротранспорт распространен среди молодых людей, которые в силу своего возраста не обладают достаточной административной деликто-

способностью, поэтому ответственность за их действия должны нести родители.

В целях формирования более точного представления о проблематике настоящей статьи обратимся к характеристике некоторых видов ЭТС.

Сегвей – наиболее популярный современный вид городского транспорта, который уже давно признан на Западе. Конструкция его проста: удобная платформа и два колеса. С точки зрения технических характеристик, сегвей является своеобразным электрическим самобалансирующимся скутером. Его платформа балансирует автоматически при смене положения корпуса: наклон вперед служит импульсом для движения. Для сброса скорости достаточно отклонить корпус в противоположную сторону. Остановка и задний ход происходит также при наклоне корпуса к себе. Скорость сегвея до 50 км/ч., а его масса может достигать до 45 кг. При полной зарядке батареи, можно проехать около 40 км. В последнее время приобретают популярность мини-сегвей, которые отличаются сверхлегкостью и компактностью. Например, модель Robin-M1 развивает скорость до 15 км/час. Его зарядки хватает на 3 часа. Вес этой модели – 18 кг, что легче некоторых моделей детских колясок и сопоставим с весом велосипеда. На некоторых моделях встроены системы GPS и дистанционного выключения.

Мотоскейты получили свою популярность в странах Юго-Восточной Азии, в России этот вид транспорта всё еще считается экзотическим. Основная особенность его конструкции в том, что управление скоростью и торможением осуществляется посредством ручного джойстика. Мотоскейты, как правило оборудованы простыми двухтактными двигателями, объемом 50 кубических сантиметров. Кататься на мотоскейте удобно, комфортно и легко, он преодолевает любые препятствия: песок, снег, грязь. Научиться управлять мотоскейтом под силу каждому и ездить на нем в разы проще, чем на скейтборде или сноуборде. Максимальная скорость может достигать 45 км/час. Вес устройства – около 30 кг.

Электровелосипед (Велогибрид). От обычного велосипеда, велогибрид отличается 3-мя конструктивными особенностями: имеет электродвигатель, батарею и контроллер. Хотя внешне велогибрид практически ничем не отличается от велосипеда.

Привести электровелосипед в движение можно и с помощью обычных педалей. К преимуществам стоит отнести возможность самостоятельно регулировать степень физической нагрузки и без особых сложностей преодолевать препятствия. Зарядить аккумулятор велогибрида можно от розетки, запаса энергии хватает на 20-40 км. Мощность электродвигателя находится на уровне 250 Вт, а на одном заряде можно проехать до 60 км. Литиевая батарея аккумулятора заряжается от бытовой розетки за 3-4 часа².

Это лишь несколько видов современных средств передвижения, которые могут быть на равных основаниях приравнены к мопедам, статус которых четко прописан в ПДД. Мопед это двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

Считаем целесообразным включить в эту категорию средств передвижения вышеперечисленные ЭТС, сохранив при этом за ними право двигаться по правому краю проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов. Одновременно допускать движение по обочине, если это не будет создавать помех пешеходам, а также обязать лиц, управляющих ими, иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им, для проверки удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством категории М.

Также можно рассмотреть вариант приравнивания отдельных видов ЭТС к категории велосипедистов. Обратимся к характеристике некоторых из них³.

JollyJumper'ы в переводе с английского звучит, как «сапоги-скороходы». Это креативное изобретение позволяет бегать, развивая скорость более 30 км/час. В таких уникальных «сапогах-скороходах» можно прыгать в высоту более чем на 2,5 метра. JollyJumper (или просто Джамперы) имеют уникальный пружинный механизм – конструкция плотно крепится к ногам и служит их «продолжением».

Электросамокат – универсальный городской транспорт, доступный как для детей так и для взрос-

лых. Максимальная нагрузка до 120 кг. Уже через 5 секунд на электросамокате можно развить скорость до 15 км/час. Зарядить электросамокат можно от любой сети. Время действия заряда батареи зависит от выбранной модели и типа аккумулятора.

Фэтбайк – еще один вид транспорта, который стремительными темпами набирает популярность. Это велосипед, который отличается от обычного наличием толстых шин. Благодаря этой особенности конструкции и пониженному давлению в шинах, на фэтбайке можно спокойно кататься по песку, льду и снегу. Встретить этот байк чаще можно зимой. За счёт утолщенных колес и усиленной рамы вес фэтбайка колеблется в пределах от 14 до 25 кг.

Гироскутер – это тот же сегвей, только без руля. Отсутствие рулевой коробки делает этот вид транспорта более легким, мобильным и по цене в разы дешевле классического образца. Вес устройства не превышает 12 кг. Максимальная скорость, которую можно развить – 15 км/час. Научиться управлять гироскутером достаточно сложно – на первом этапе эксплуатации падения практически неизбежны.

Моноколесо (или моноцикл) – тот же гироскутер, только с одним колесом. Балансом моноколеса управляют датчики наклона и гироскопы, расположенные в самом колесе. Главное условие, соблюдаемое при его управлении – умение держать равновесие. Максимальная скорость до 15 км/час. Вес не превышает 10 кг. Это транспортное средство в сложенном состоянии позволяет переносить его в обычной сумке.

Когда мы говорим о приобретении лицом, управляющим одним из названных видов современного передвижения, статуса «пешеход» обязательно необходимо внести ограничение скоростного режима на тротуарах, пешеходных дорожках, а также велодорожках, по которым будет разрешено их передвижение. Так как законодатель не дает конкретной цифры, которая бы ограничивала скоростной режим действия знака 4.⁴ «Велосипедная дорожка» ПДД, считаем целесообразным установить и обозначить эту скорость до 20 км/ч.

В сложившихся условиях возникает потребность регламентации правового статуса нового участника дорожного движения, а именно лица, не являющегося водителем транспортного средства, и одновременно не являющегося обычным пешехо-

дом, но управляющего особым устройством передвижения – ЭТС.

Данный вопрос, в первую очередь, актуален для крупных городов, где отмечается наибольшая концентрация пользователей ЭТС и высокая интенсивность дорожного движения. Согласно статистике ГИБДД МВД РФ⁴, с начала 2021 года (январь, февраль, март) на территории страны произошло, примерно 8300 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 800 человек. Отметим, что категория тех, кто совершает дорожно-транспортные происшествия управляя ЭТС, в статистических показателях на официальном сайте ГИБДД МВД РФ отражена как «ДТП и пострадавшие с участием неустановленных транспортных средств». ДТП – 717, погибло – 25 человек, ранено – 718 человек. Так же эта категория участников ДТП не учитывается в статистике и оперативных сводках подразделений ГИБДД субъектов Российской Федерации, что не позволяет эффективно и обоснованно урегулировать специфические отношения с участием указанных лиц, а также получить полное представления об уровне безопасности и защищенности на дорогах.

В заключении отметим, что научный прогресс не стоит на месте и перечень упомянутых в статье видов современных средств передвижения не является пределом технической мысли. Появление новых композитных материалов, а также сверхлегких и прочных сплавов в совокупности с развитием и популяризацией мобильного электротранспорта каждый год дарит нам технологичные новинки транспортных средств и всевозможных видов передвижения, которые требуют от законодателя своевременного реагирования и нормативного регулирования отношений в области безопасности дорожного движения для создания и поддержания безопасной и благоприятной обстановки на дорогах общего пользования.

Литература:

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

2. Водительские права для сегвеиста [Электронный ресурс]: ООО «Гарант-Инфо». URL: <http://garantinfo.ru/voditelskie-prava-dlya-segveista> (дата обращения: 19.04.2021).

3. Электросамокат: «пешеход», «велосипед» или «мопед»? Персональные средства электротранспорта предложено учесть в ПДД и разделить на категории в зависимости от скорости [Электронный ресурс]: Московская городская Дума. <https://duma.mos.ru/ru/37/news/novosti/elektrosamokatpeshehod-velosiped-ili-moped-personalnyie-sredstvaelektrotransporta-predlojeno-uchest-v-pdd-i-razdelitna-kategorii-v-zavisimosti-ot-skorosti> (дата обращения: 19.04.2021).

4. Показатели состояния безопасности дорожного движения. скорости [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 19.04.2021).

References:

1. Decree of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 No. 1090 (ed. of 31.12.2020) "On the Rules of the Road" (together with the "Basic provisions on the admission of vehicles to operation and the duties of officials to ensure road safety").

2. Driver's license for segveist [Electronic resource]: LLC "Garant-Info". URL: <http://garantinfo.ru/voditelskie-prava-dlya-segveista> (accessed: 19.04.2021).

3. Electric scooter: "pedestrian", "bicycle" or "moped"? Personal means of electric transport are proposed to be taken into account in the traffic regulations and divided into categories depending on the speed [Electronic resource]: Moscow City Duma. <https://duma.mos.ru/ru/37/news/novosti/elektrosamokatpeshehod-velosiped-ili-moped-personalnyie-sredstvaelektrotransporta-predlojeno-uchest-v-pdd-i-razdelitna-kategorii-v-zavisimosti-ot-skorosti> (accessed: 19.04.2021).

4. Road safety indicators. speeds [Electronic resource]: <http://stat.gibdd.ru/> (accessed: 19.04.2021).

¹Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»)

²Водительские права для сегвеиста [Электронный ресурс]: ООО «Гарант-Инфо». URL: <http://garantinfo.ru/voditelskie-prava-dlya-segveista> (дата обращения: 19.04.2021).

³Электросамокат: «пешеход», «велосипед» или «мопед»? Персональные средства электротранспорта предложено учесть в ПДД и разделить на категории в зависимости от скорости [Электронный ресурс]: Московская городская Дума. <https://duma.mos.ru/ru/37/news/novosti/elektrosamokatpeshehod-velosiped-ili-moped-personalnyie-sredstvaelektrotransporta-predlojeno-uchest-v-pdd-i-razdelitna-kategorii-v-zavisimosti-ot-skorosti> (дата обращения: 19.04.2021).

⁴Показатели состояния безопасности дорожного движения. скорости [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 19.04.2021).

EXPERT STUDIES OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS RELATED TO HITTING A PEDESTRIAN, WITH LIMITED INITIAL DATA

ЭКСПЕРТНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАЕЗДОМ НА ПЕШЕХОДА, ПРИ ОГРАНИЧЕННЫХ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ

Pavel Alexandrovich Losev,

expert of the department of automotive research
ECC of the Ministry of internal Affairs of Russia in the Tver region

E-mail: plosev2@mvd.ru

Павел Александрович Лосев,

майор полиции, эксперт отделения автотехнических исследований
ЭКЦ УМВД России по Тверской области

Annotation. When investigating cases of road traffic accidents related to hitting pedestrians, the person conducting the investigation is often faced with the lack of objective initial data available to him, which is required when conducting the study by an expert. At the same time, in some cases, the expert can draw a conclusion on the questions raised even in the absence of separate source data, thereby expanding the possibilities of studying "traditional" expert methods. One of the possible ways to solve this problem is described in this article.

Keywords: research methodology for the technical possibility of preventing a pedestrian from hitting a pedestrian, causal relationship, "traditional" research methods, expert research with limited data

Аннотация. При расследовании дел по дорожно-транспортным происшествиям, связанным с наездом на пешеходов, лицо, производящее расследование, нередко сталкивается с недостаточностью имеющихся в его распоряжении объективных исходных данных, требуемых при производстве исследования экспертом. Вместе с тем, в ряде случаев эксперт может сделать вывод по поставленным вопросам даже при отсутствии отдельных исходных данных, тем самым расширив возможности исследования «традиционных» экспертных методик. Один из возможных путей решения данной проблемы описан в настоящей статье.

Ключевые слова: методика исследования технической возможности предотвратить наезд на пешехода, причинно-следственная связь, «традиционные» методики исследования, экспертные исследования при ограниченных данных

Научная специальность: 12.00.12 – Криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность

Для цитирования: Лосев П.А. Экспертные исследования дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на пешехода, при ограниченных исходных данных // Международный журнал Актуальные проблемы административного права и процесса. 1-2021 стр. 83–85

При производстве экспертных исследований по делам о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с наездом на пешеходов, одним из основополагающих вопросов является вопрос о наличии либо отсутствии у водителя транспортного средства технической возможности предотвратить наезд.

Существенным обстоятельством, способствующим результативному производству экспертизы, является предоставление инициатором требуемого объема исходных данных, которые указываются в установочной части постановления (определения) о назначении экспертизы [1].

Основными документами, содержащими необходимую для эксперта информацию, являются:

- протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия,
- схема к нему,
- протокол осмотра транспортного средства,

• справка о дорожно-транспортном происшествии,

• протокол эксперимента по определению видимости дороги и конкретных объектов в условиях места происшествия с рабочего места водителя транспортного средства,

• протокол эксперимента по определению параметров торможения в условиях места происшествия,

• протокол эксперимента по определению параметров движения пешехода,

• протоколы иных процессуальных действий, связанных с установлением иных фактических обстоятельств ДТП [1].

Однако полный объем требуемых для производства экспертизы исходных данных может отсутствовать в указанных документах.

Необходимо также обратить внимание на то, что информация, содержащаяся в показаниях (объясне-

ниях) участников и свидетелей, с экспертной точки зрения не является «исходными данными», так как носит субъективный характер и должна быть оценена с точки зрения относимости, допустимости и достоверности (ст. 88 УПК РФ) лицом, назначающим экспертизу, до вынесения постановления [1]. Между тем, инициатор исследования не всегда имеет возможность оценить данные, содержащиеся в показаниях (объяснениях) участников и свидетелей оценена с точки зрения относимости, допустимости и достоверности по причине отсутствия каких-либо объективных признаков, нередко объяснения участников и свидетелей могут носить противоречивый характер или быть безальтернативными. Кроме того, например, восприятие каждым конкретным человеком скорости движения того или иного объекта может существенно отличаться от действительности.

Учитывая изложенное, лицо, производящее расследование, нередко сталкивается с недостаточностью имеющихся в его распоряжении объективных исходных данных, истребуемых экспертом при производстве исследования.

Между тем в ряде случаев эксперт может сделать вывод о наличии либо отсутствии технической возможности у водителя транспортного средства предотвратить наезд на пешехода даже при ограниченном объеме исходных данных, например, при отсутствии данных о скорости движения транспортного средства перед происшествием.

Существующими методиками не предусмотрено проведение исследования в подобных случаях.

В настоящей статье рассматривается вариант исследования технической возможности у водителя транспортного средства предотвратить наезд на пешехода даже при отсутствии объективных данных о скорости движения транспортного средства перед происшествием.

Рассмотрим пример из экспертной практики. На нерегулируемом пешеходном переходе произошел наезд на пешехода, двигавшегося слева направо относительно направления движения транспортного средства. Пешеход в результате происшествия получил травмы, расценивающиеся как тяжкий вред здоровью. Водитель транспортного средства от каких-либо показаний отказался в соответствии со статьей 51 Конституции РФ, пешеход каких-либо сведений

о скорости движения транспортного средства сообщить не смог. Следов торможения при осмотре места происшествия не обнаружено. Каких-либо объективных данных о скорости движения автомобиля перед происшествием в распоряжении лица, производящего расследование, не имелось.

Следуя «традиционным» методикам исследования [6] в данном случае необходимо сопоставить остановочный путь автомобиля S_0 и его удаление от места наезда в момент возникновения опасности для водителя S_a . Однако, при отсутствии данных о скорости движения транспортного средства перед происшествием, установить расчетным путем указанные параметры не представляется возможным, поскольку расчет значений остановочного пути автомобиля и его удаления от места наезда требует наличия числового значения скорости движения транспортного средства:

$$S_0 = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \cdot \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot j}$$

где: S_0 – остановочный путь транспортного средства, м;

t_1 – дифференцированное значение времени реакции водителя автомобиля, установленное для рассматриваемой дорожно-транспортной ситуации, с [4];

t_2 – нормативное значение времени запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля в заданных дорожных условиях, с [5];

t_3 – нормативное значение времени нарастания замедления при торможении автомобиля в заданных дорожных условиях, с [5];

V_a – скорость движения автомобиля, км/ч;

j – замедление автомобиля в заданных дорожных условиях, м/с² [5].

$$S_a = \frac{V_a \cdot S_n}{V_n}$$

где: S_a – удаление транспортного средства от места наезда в момент возникновения опасности (при условии наезда без торможения), м;

V_a – скорость движения автомобиля, км/ч;

V_n – скорость движения пешехода, км/ч;

S_n – путь, преодоленный пешеходом с момента возникновения опасности до наезда, м.

Таким образом, следуя «традиционным» методикам исследования в рассматриваемой ситуации эксперт вынужден сделать вывод, что решить вопрос о наличии либо отсутствии технической возможности у водителя транспортного средства предотвратить наезд на пешехода не представляется возможным в связи с недостаточностью исходных данных, предоставленных на исследование.

Однако, в рассматриваемой ситуации возможно установить следующие параметры.

Определяя величины остановочного пути автомобиля и его удаления от места наезда в момент опасности при различных значениях скорости движения автомобиля можно построить следующие графики зависимостей параметров S_0 и S_a от V_a (иллюстрация №1).

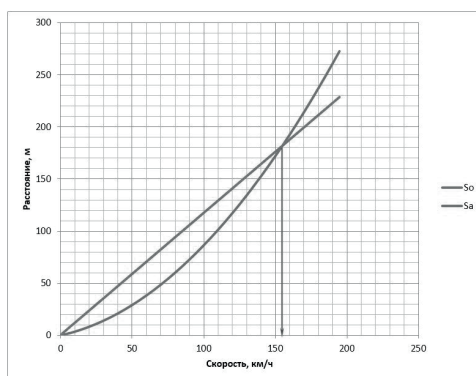


Иллюстрация №1. Графики зависимостей параметров S_0 и S_a от V_a .

Анализируя полученные данные можно сделать вывод, что при значениях скорости движения автомобиля от 0 до 155 км/ч удаление автомобиля от места наезда в момент опасности будет превышать его остановочный путь, следовательно водитель будет иметь техническую возможность избежать наезда на пешехода. В случае превышения скорости движения автомобиля 155 км/ч, значение остановочного пути автомобиля превышает его удаление от места наезда в момент возникновения опасности, следовательно, техническая возможность остановить транспортное средство до линии движения пешехода у водителя будет отсутствовать. Вместе с тем, учитывая установленное ограничение скорости движения в населенном пункте в пределах 60 км/ч, в случае движения водителя со скоростью выше 155 км/ч его действия будут не соответствовать требованиям пункта 10.1 с учетом пункта 10.2 Правил дорожного движения РФ [2], и, поскольку как указывалось выше, при движении с максимально разрешенной скоростью движения ТС в населенном пункте 60 км/ч, водитель будет иметь техническую возможность избежать наезд на пешехода, то в его действиях будет усматриваться причинно-следственная связь между превышением разрешенного значения скорости движения и фактом ДТП [3].

Таким образом, как продемонстрировано на конкретном примере, в ряде случаев эксперт может сделать однозначный вывод по поставленным вопросам даже при отсутствии отдельных исходных данных, тем самым расширив возможности исследования «традиционных» экспертных методик.

Литература:

1. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. ч.1/под ред. Ю.М. Дильдина. М.: "Интерkrim-Пресс". 2010.
2. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Ю.Б. Суворов, учебное пособие, изд. «Экзамен», М., 2003.
3. Экспертная практика №76. М., ЭКЦ МВД России. 2014.
4. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. М., ВНИИСЭ, 1987.
5. «Применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств» (методические рекомендации для экспертов). ВНИИСЭ. М., 1995.
6. «Определение технической возможности предотвращения путем торможения наезда на пешехода, пересекающего проезжую часть в условиях неограниченной видимости (обзорности) (методические рекомендации). ВНИИСЭ. М., 1991.

**COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF THE ADMINISTRATIVE TORT
LEGISLATION OF THE EAEU MEMBER STATES IN THE FIELD OF ILLEGAL USE
OF A TRADEMARK****СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС В СФЕРЕ НЕЗАКОННОГО
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТОВАРНОГО ЗНАКА**

Marina Nikolaevna Morozova,
Adjunct, Department of Administrative Law
Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V.Ya. Kikot police lieutenant
E-mail: marinchatyi.ru@bk.ru

Марина Николаевна Морозова,
Адъюнкт кафедры административного права
Московского университета МВД России имени В.Я.Кикотя
лейтенант полиции

Abstract. The article provides a comparative legal analysis of the administrative-tort legislation of the EAEU member states. The features of the development of harmonized national legislation in the field of trademarks and law enforcement practice, in order to counter the illegal use of a trademark, are considered.

Keywords: trademark, intellectual property, administrative legal means, administrative and tort legislation, integration, administrative responsibility, the Eurasian Economic Union

Аннотация. В статье проводится сравнительно правовой анализ административно-деликтного законодательства государств членов ЕАЭС. Рассмотрены особенности разработки гармонизированного национального законодательства в области товарных знаков и правоприменительной практики, в целях осуществления противодействия незаконному использованию товарного знака.

Ключевые слова: товарный знак, интеллектуальная собственность, административно-правовые средства, административно-деликтное законодательство, интеграция, административная ответственность, Евразийский экономический союз

Научный руководитель: заместитель начальника кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я.Кикотя кандидат юридических наук, доцент, полковник полиции Бондарь Е.О.

Научная специальность: 12.00.14 – административное право; административный процесс

Для цитирования: Морозова М.Н. Сравнительно-правовой анализ административно-деликтного законодательства государств членов ЕАЭС в сфере незаконного использования товарного знака // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.86-90.

Развитие экономического благосостояния страны напрямую зависит от международных отношений и осуществления международной торговли. Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС) выступает как интеграционное объединение, целью которого является повышение возможностей для создания условий для устойчивого развития стран. Одним из ключевых направлений деятельности ЕАЭС в рамках экономической интеграции в сфере интеллектуальной собственности является совершенствование и унификация административно-правовых механизмов, направленных на противодействие незаконному использованию товарного знака.

Административно-правовое регулирование является одним из ключевых рычагов урегулирования общественных отношений во всех сферах жизни, в

том числе и экономической. Установление соответствующего правового режима определяет специфику отраслевого правового регулирования, которая зависит от особенностей регулируемых общественных отношений [1, С.328]. Необходимо отметить, что правовая охрана и правовая защита товарного знака осуществляется как гражданско-правовыми нормами, так и посредством использования административно-правовых средств. Основанием возникновения правовой охраны товарного знака, как средства индивидуализации товара производителя является его регистрация в определенных институциональных органах. Дальнейшая правовая защита товарного знака в случае нарушения порядка его использования или незаконного использования со стороны третьих лиц осуществляется правоохранительными органами путем использования норм

административного законодательства. Одним из концептуальных исследований в области определения места административно-правовых средств в механизме административно-правового регулирования является научный подход Коренева А.П.. По его мнению, административно правовые средства являются системообразующим звеном между нормами и правоотношениями, которые оказывают организующее воздействие на общественные отношения согласно государственным задачам. Структуру данного механизма составляют нормы административного права, акты толкования и применения норм административного права и административные правоотношения [2, С.44]. Каждый элемент административно-правовых средств находится в неразрывной последовательной связи между собой, оказывая влияние друг на друга, и играет свою специфическую роль в зависимости от регулируемых общественных отношений.

Актуальность данного исследования определяется приоритетным направлением интеграции государств ЕАЭС в области защиты результатов интеллектуальной деятельности, в число которых входит товарный знак.

В целях обеспечения на территориях государств-членов ЕАЭС правовой охраны товарных знаков был принят Договор о товарных знаках, знаках обслуживания и наименования мест происхождения товаров ЕАЭС (далее – Договор о товарных знаках ЕАЭС), который определяет особенности нормативно-правового регулирования общественных отношений, связанных с регистрацией, прекращением, изменением, защитой исключительного права на использование товарного знака, с учетом отдельных особенностей национального законодательства. Для начала необходимо провести анализ юридического толкования «товарного знака» как средства индивидуализации в Республике Беларусь, Республике Армения, Республике Казахстан, Кыргызской Республике и Российской Федерации.

Согласно Договору о товарных знаках ЕАЭС понятие товарный знак и знак обслуживания является тождественным, и рассматривается как «обозначение, служащее для индивидуализации товаров, работ и/или услуг, которые одновременно охраняются на территории всех государств-членов»[3].

В Российской Федерации правовое положение товарного знака как средства индивидуализации определяется в рамках ч. IV Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ)[4] и рассматривается как обозначение, используемое для индивидуализации однородных товаров юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Необходимо обратить внимание, что понятия товарный знак и знак обслуживания не отождествляется, как в аналогичных нормативных правовых актах государств-членов ЕАЭС. Знак обслуживания рассматривается в Российском законодательстве как средство индивидуализации оказываемых услуг или выполняемых работ юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. С одной стороны правовая дефиниция отраженная в региональном законодательстве Российской Федерации тождественна дефиниции, содержащейся в совместном Договоре о товарных знаках ЕАЭС, но с другой стороны не отождествляется с понятием «знак обслуживания».

Правовое положение товарных знаков в государствах-членах ЕАЭС определяется отдельными законами: Закон Республики Беларусь «О товарных знаках и знаках обслуживания» [5]; Законом Республики Армения «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения» [6]; Закон Республики Казахстан «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров»[7]; Закон Кыргызской Республики «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения»[8]. Проанализировав правовые дефиниции товарного знака, мы пришли к выводу о том, что, эти понятия имеют преимущественно схожие юридические признаки. Во-первых, понятие «товарный знак» и «знак обслуживания» отождествляются и содержатся в одной норме; во-вторых, назначением товарного знака во всех нормативных правовых актах является индивидуализация товара производителя (правообладателя); в-третьих, используется для отличия однородных товаров производителей. Однако имеются и существенные различия, которые препятствуют реализации правовой защиты в рамках евразийской интеграции. Во-первых, в Республике Беларусь, товарный знак является объектом промышленной собственности, что противоречит концепции Евра-

зийской интеграции в области защиты прав интеллектуальной собственности, куда входит товарный знак; во-вторых, различный административно-правовой статус правообладателей: физические лица или некоммерческие организации, которые могут быть правообладателями исключительного права на использование товарного знака.

Таким образом, проведение сравнительного правового анализа национального законодательства государств-членов ЕАЭС показало, что отсутствует единообразный подход к нормативному определению товарного знака как средства индивидуализации, отсутствуют единые требования, предъявляемые к регистрации товарного знака. Отдельные положения законодательства о товарных знаках государств-членов ЕАЭС продублированы в нормах гражданского законодательства. По нашему мнению, для реализации направления Евразийской интеграции в области интеллектуальной собственности необходимо определить единообразный подход к определению понятийного аппарата и провести унификацию законодательства в соответствии с принятым Договором о товарных знаках в рамках ЕАЭС.

Рассматривая механизм административно-правового регулирования общественных отношений в сфере использования товарных знаков в государствах-членах ЕАЭС необходимо учитывать особенности их национального законодательства. Одним из ключевых административно-правовых средств противодействия незаконному использованию товарного знака являются административно-правовые нормы, которые составляют базис системы административно-правового регулирования.

Проанализировав административно-деликтное законодательство Республики Беларусь по делам об административных правонарушениях, связанных с незаконным использованием товарного знака, мы пришли к выводу о том, что отсутствует единообразный подход к применению норм административно-деликтного законодательства в данной сфере общественных отношений. С одной стороны, незаконное использование товарного знака может быть квалифицировано по ч.3 ст.9.21 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь[9] (далее – КОАП РБ) как незаконное распространение объектов права промышленной собственности, а с

другой стороны деяние может быть квалифицировано по ст. 11.26 КоАП РБ[9] как факт недобросовестной конкуренции, выражающейся в незаконном использовании чужого товарного знака, как средства индивидуализации. Субъектами административного правонарушения, предусмотренного ст.9.21 и ст.11.26 КоАП РБ являются физические лица, индивидуальные предприниматели и юридические лица. Санкция ч.3.ст.9.21 КоАП РБ является альтернативной и определяется в зависимости от субъекта административного правонарушения. Санкция ст.11.26 КоАП РБ также является альтернативной и определяется двумя критериями: во-первых, размер административного наказания зависит от субъекта административного правонарушения: физическое лицо, индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, во-вторых, для юридического лица размер административного наказания определяется процентной стоимостью от выручки реализованного товара с незаконным использованием чужого товарного знака.

Административно-правовые нормы, устанавливающие ответственность за незаконное использование товарного знака в Республике Армения имеют размытые границы. Анализ Кодекса Армении об административных правонарушениях (далее – КоАП РА)[10] показал, что вопрос привлечения к административной ответственности за незаконное использование товарного знака является неурегулированным, административно-правовой механизм не находит своей реализации в нормах административно-деликтного законодательства. Основной закон Республики Армения «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения» также не указывает виды юридической ответственности за незаконное использование товарного знака. Ограниченный доступ и отсутствие перевода на русский язык КоАП РА создает трудности для юридического толкования норм административно-деликтного законодательства и изучения механизма административно-правового регулирования общественных отношений в сфере использования товарного знака. Таким образом, по нашему мнению, данный аспект создает трудности в осуществлении гармонизации и совершенствования законодательства в области обеспечения правовой защиты исключительного права на использование товарного знака.

Вопросы административно-правовой защиты товарных знаков и их правообладателей нашли свое отражение в Кодексе об административных правонарушениях Республики Казахстан (далее – КоАП РК) Административная ответственность за незакон-

ное использование товарного знака в Республике Казахстан установлена ст.158 КоАП РК [11].

Объективная сторона административного правонарушения выражена в форме активных действий путем несанкционированного введения товарного знака или обозначений, сходных до степени смешения в гражданский оборот посредством изготовления; размещения на этикетках и упаковках товара; реализация и предложение к реализации товара с незаконным использованием чужого товарного знака; использование в рекламе, вывесках, Интернете и/ или использование в иной документации. Субъектами административного правонарушения являются физические лица, субъекты малого предпринимательства или некоммерческие организации, субъекты среднего и крупного предпринимательства. Субъективная сторона административного правонарушения предполагает умышленную форму вины. В качестве санкции за незаконное использование чужого товарного знака применяется штраф и конфискация товаров, содержащих чужой товарный знак.

В примечании к ст.158 КоАП РК [11] указано, что конфискованные контрафактные товары могут быть использованы в общественных интересах, при условии удаления с товара или упаковки чужого товарного знака. Использование конфискованных товаров в общественных интересах заключается в передаче товаров в социальные учреждения: детские дома, дома-интернаты для детей с ограниченными возможностями здоровья, в дома – интернаты для престарелых и т.д. По нашему мнению, данный аспект является примером целесообразного использования товаров с незаконным использованием товарного знака, которые признаны безопасными для потребителей и не противоречат законодательству о защите прав потребителей.

За незаконное использование товарного знака в Кыргызской Республике установлена уголовная и гражданско-правовая ответственность. Ранее за незаконное использование товарного знака была предусмотрена административная ответственность, но с 2019 года Кодекс об административной ответственности Республики Киргизии утратил свою силу. Новый Кодекс Кыргызской Республики о нарушениях [12] не предусматривает привлечение к административной ответственности за незаконное использование чужого товарного знака. Таким образом, механизм административно-правового регулирования действует лишь в части касающейся установления правовой

охраны и обеспечения правовой защиты товарного знака. Особенности реализации привлечения к ответственности предусмотрены нормами гражданского и уголовного законодательства.

Административная ответственность за незаконное использование товарного знака в России установлена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [13] ст.14.10. Данная административно-деликтная норма состоит из двух частей. В ч.1 ст.14.10 КоАП РФ объективная сторона административного правонарушения состоит в незаконном использовании товарного знака путем размещения чужого товарного знака на этикетках, упаковках товаров; использование в рекламе и сети Интернет; в документации; при выполнении работ или оказании услуг.

Объективная сторона ч.2.ст.14.10 КоАП РФ состоит в действиях по производству в целях сбыта или реализации товара с чужим товарным знаком. Субъектами административного правонарушения являются физические лица, должностные лица и юридические лица. Размер административного наказания обусловлен административно-правовым статусом субъекта административного правонарушения, так как юридическое лицо, например, может причинить наибольший общественный вред от реализации контрафактного товара, чем физическое или должностное лицо.

Таким образом, подводя итог, необходимо сделать несколько выводов:

1) Правовая дефиниция «товарного знака» и «знака обслуживания» в государствах-членах ЕАЭС не соотносится между собой. Наиболее унифицированным понятием товарного знака, является правовая дефиниция, отраженная в ст.1487 ГК РФ;

2) Отсутствует единый подход к определению объекта товарного знака. Республика Беларусь определяет товарный знак как объект промышленной собственности, что противоречит Договору ЕАЭС о товарных знаках;

3) Отсутствует единый подход к правоприменительной практике в сфере привлечения к административной ответственности за незаконное использование товарного знака. В отдельных государствах ЕАЭС отсутствует институт административной ответственности за использование чужого товарного знака. Так в Кыргызской республике присутствует уголовная ответственность за неоднократное незаконное использование чужого товарного знака или если это деяние причинило крупный ущерб. Таким образом, вопросы,

связанные с привлечением к ответственности за однократное незаконное использование товарного знака, не урегулированы.

Таким образом, создание региональной системы правовой охраны и обеспечения правовой защиты товарных знаков, как объекта интеллектуальной собственности и средства индивидуализации является важнейшим направлением евразийской интеграции в данной сфере. Гармонизация и совершенствование национального законодательства в государствах-членах ЕАЭС в сфере обеспечения эффективного функционирования механизма административно-правового регулирования общественных отношений в сфере использования товарного знака и реализации административно-правовых средств, как системообразующих элементов в целях противодействия незаконному использованию товарного знака позволит повысить эффективность превентивных мер, направленных на обеспечение экономической безопасности государств-участников.

Литература:

- 1) Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс. – М., 2001.
- 2) Корнев А.П. Административное право России. – М., 2000. – С. 44
- 3) Договор о товарных знаках, знаках обслуживания и наименования мест происхождения товаров ЕАЭС от 3 февраля 2020 г. // [Электронный ресурс] <https://rospatent.gov.ru/ru/documents/dogovor-tz-nmpt-eaeu-03022020/download> (дата обращения 26.01.2021)
- 4) Гражданский кодекс Российской Федерации часть IV от 18 декабря 2006 г.
- 5) Закон Республики Беларусь О товарных знаках и знаках обслуживания от 5 февраля 1993 г. № 2181-XII
- 6) Закон Республики Армения «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения» от 22 мая 2010 года № ЗР-59
- 7) Закон Республики Казахстан «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров» от 26 июля 1999 г. № 456
- 8) Закон Кыргызской Республики «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения» от 14.01.1998 г. №7 // <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/18>
- 9) Кодекс республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. № 194-З. <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk0300194>

10) Кодекс Республики Армения об административных правонарушениях <http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1392&lang=arm>

11) Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31577399#pos=0;331581

12) Кодекс Кыргызской Республики о нарушениях от 13 апреля 2017 года № 58 // <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/111565?cl=ru-ru>

13) Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ

Bibliographic list

- 1) Tikhomirov YU.A. Administrativnoye pravo i protsess. – M., 2001.
- 2) Korenev A.P. Administrativnoye pravo Rossii. – M., 2000. – S. 44
- 3) Dogovor o tovarnykh znakakh, znakakh obsluzhivaniya i naimenovaniya mest proiskhozhdeniya tovarov YEAES ot 3 fevralya 2020 g. <https://rospatent.gov.ru/ru/documents/dogovor-tz-nmpt-eaeu>
- 4) Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii chast' IV ot 18 dekabrya 2006 g.
- 5) Zakon Respubliki Belarus' O tovarnykh znakakh i znakakh obsluzhivaniya ot 5 fevralya 1993 g. № 2181-XII
- 6) Zakon Respubliki Armeniya «O tovarnykh znakakh, znakakh obsluzhivaniya i naimenovaniyakh mest proiskhozhdeniya» ot 22 maya 2010 goda № ZR-59
- 7) Zakon Respubliki Kazakhstan «O tovarnykh znakakh, znakakh obsluzhivaniya i naimenovaniyakh mest proiskhozhdeniya tovarov» ot 26 iyulya 1999 g. № 456
- 8) Zakon Kyrgyzskoy Respubliki «O tovarnykh znakakh, znakakh obsluzhivaniya i naimenovaniyakh mest proiskhozhdeniya» ot 14.01.1998 g. №7 // <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/18>
- 9) Kodeks respubliki Belarus' ob administrativnykh pravonarusheniyakh ot 21 aprelya 2003 g. № 194-Z. <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk0300194>
- 10) Kodeks Respubliki Armeniya ob administrativnykh pravonarusheniyakh <http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1392&lang=arm>
- 11) Kodeks Respubliki Kazakhstan ob administrativnykh pravonarusheniyakh ot 5 iyulya 2014 goda № 235-V https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31577399#pos=0;331581
- 12) Kodeks Kyrgyzskoy Respubliki o narusheniyakh ot 13 aprelya 2017 goda № 58 // <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/111565?cl=ru-ru>
- 13) Kodeks Rossiyskoy Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh ot 30.12.2001 № 195-FZ

THE ROLE OF THE EXPERT OPINION AS EVIDENCE IN THE COMPENSATION OF DAMAGE BY A SOURCE OF INCREASED DANGER IN THE RUSSIAN FEDERATION

РОЛЬ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТА КАК ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ПРИ ВОЗМЕЩЕНИИ ВРЕДА ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Pavel Mihailovich Murashev,

research associate and expert the international research center for forensic science and research.
Chairman of the Scientific Research Forensic Expert Group "Assistance"

E-mail: myptver@gmail.com

Павел Михайлович Мурашев,

научный сотрудник – эксперт Международного научно-исследовательского центра судебной экспертизы и исследования,
председатель Научно-исследовательской судебно-экспертной группы «Содействие»

Annotation. the article based on the analysis of legal literature and legislation on the expert opinion on the compensation of damage by a source of increased danger in the Russian Federation justifies several judgments: a source of increased danger involves taking into account the possibility of causing harm; taking into account the possibility of causing harm involves proof; proof is carried out in civil, arbitration, administrative and criminal proceedings; in civil, arbitration, administrative and criminal proceedings, causal harm involves the use of an expert opinion as evidence.

Keywords: Russian Federation, legislation, civil legislation, criminal legislation, criminal procedure legislation, regulatory legal act, federal law of the Russian Federation, Civil Code of the Russian Federation (Part one of October 21, 1994; Part Two of December 22, 1995), harm, source of increased danger, technical means, evidence, expert opinion

Аннотация. В статье на основе анализа юридической литературы и законодательства о заключении эксперта при возмещении вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации обосновано несколько суждений: источник повышенной опасности предполагает учет возможности причинения вреда; учет возможности причинения вреда сопряжен с доказыванием; доказывание осуществляется в гражданском, арбитражном, административном и уголовном судопроизводствах; в гражданском, арбитражном, административном и уголовном судопроизводствах причинный вред предполагает использование заключение эксперта, как доказательства.

Ключевые слова: Российская Федерация, законодательство, гражданское законодательство, уголовное законодательство, уголовно-процессуальное законодательство, нормативный правовой акт, федеральный закон РФ, Гражданский кодекс РФ (Часть первая от 21 октября 1994 г.; Часть вторая от 22 декабря 1995 г.), вред, источник повышенной опасности, техническое средство, доказательство, заключение эксперта

Для цитирования: Мурашев П.М. Роль заключения эксперта как доказательства при возмещении вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.91-93.

Предметом данной статьи является использование заключения эксперта, как доказательства, при возмещении вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации¹.

Первоначально о состоянии теории.

Авторы – единомышленники (С.К. Соломин и Н.Г. Соломина) разработали концепцию источника повышенной опасности, включающую и порядок возмещения вреда².

Н.Н. Ткачева, рассмотрев «традиционное средство доказывания по гражданским делам - заключение эксперта», отмечали «преимущество судебной экспертизы и заключения эксперта по гражданским делам перед другими доказательствами» («Таким образом, вышеизложенное позволяет утверждать, что заключение эксперта представляет особое, исключительное процессуальное средство доказы-

вания в гражданском судопроизводстве, имеющее преимущественное положение среди иных средств доказывания, влияющее на результат при разрешении спора»)³.

Целью исследования Г.В. Ершовой, Ю.А. Парфенова и С.А. Парфенова

явилось «изучение роли заключения судебно-медицинского эксперта в системе доказательств оценки тяжести вреда здоровью» («Исходя из проведенного исследования можно заключить следующее: 1. Специальные знания, которыми эксперт пользуется при проведении исследований в рамках проведения СМЭ, имеют ряд критериев. К таковым относятся нахождение специальных знаний за пределами житейского опыта и общеобразовательной подготовки, наличие у эксперта специальной подготовки, особых навыков, а также возможности при-

менить эти знания для выполнения своих обязанностей. На основе специальных знаний формируется достоверная информация, которую и содержит заключение эксперта. 2. Назначение и производство экспертизы оценки тяжести вреда здоровью, выполненные в соответствии с действующим законодательством, сохраняют необходимый баланс между стороной защиты и обвинения. 3. Только при строгом соблюдении требований к заключению эксперта оно может быть принято судом как допустимое доказательство. При этом как доказательство заключение эксперта не должно иметь преимуществ перед другими доказательствами, собранными по уголовному делу»⁴.

С.С. Арсентьева и А.Н. Савченко на основании примеров «из судебной практики по использованию в качестве доказательства в уголовном судопроизводстве тестирования на полиграфе при отсутствии законного для этого основания по Уголовно-процессуальному кодексу РФ» приобрели уверенность в том, что «для исключения распространения такого явления в судебной практике достаточно авторитетного разъяснения Верховного Суда Российской Федерации» («Мы считаем, что Верховный Суд РФ в Постановлении, посвященном доказательству по уголовному делу - судебной экспертизе, должен был уделить внимание этому "феномену", для того чтобы суды не затрачивали время на обсуждение такого рода исследований, которые не соответствуют не только закону, но и нравственности. На сегодня место таким обсуждениям на площадках с приставками "пара" - паракриминалистика, парапсихология и др.»; «Актуальность авторитетного и категоричного правового мнения Верховного Суда Российской Федерации по данной проблематике совершенно очевидна»⁵.

Ю.П. Черничук полагает очевидным, что «содержание исследовательской части заключения СПТЭ для каждой специализации должно учитывать ее индивидуальные особенности, которые обязательно должен отразить в этом заключении эксперт. Например, если речь идет о специализации "Реконструкция процесса возникновения и развития пожара", то в общем виде экспертное исследование должно состоять из следующих этапов: 1) определение места первоначального возникновения горения и путей его распространения; 2) определение

горючей среды и исследование ее пожароопасных свойств, показателей и специфических проявлений; 3) определение возможного источника зажигания и его теплофизических свойств и пожароопасных проявлений; 4) установление благоприятных условий для взаимодействия горючей среды с источником зажигания и механизма возникновения горения; 5) выдвижение версий возникновения горения и установление причины пожара»⁶.

А. Ворожечин обобщил правоприменительную практику: «ВС РФ счел отказ апелляции о приобщении к делу подготовленного заключения, а также в удовлетворении ходатайства о назначении экспертизы неправомерным. Рассмотрев заявленный иск по существу без заключения лиц, имеющих специальные знания, и посчитав верными технические расчеты управления, не признаваемые обществом, суды не обеспечили, по мнению ВС РФ, установления всех необходимых для правильного разрешения спора обстоятельств, представления доказательств по делу, которые могли бы повлиять на выводы относительно обоснованности отказа подрядчика от исполнения договора и требования о взыскании штрафа. Отказав в принятии дополнительного доказательства, о подготовке которого общество заявляло в суде первой инстанции, и отклонив ходатайство о проведении судебной экспертизы, суд апелляционной инстанции лишил его, по существу, возможности реализации принадлежащих ему процессуальных прав и обязанностей по доказыванию возражений на иск, имеющих существенное значение для разрешения спора»⁷.

В.Н. Исаенко рассмотрел «вопросы оценки заключения эксперта не только с учетом требований закона, но и с использованием криминалистических знаний, наличие которых может предупредить правовые ошибки» («По нашему мнению, в указанных случаях негативную роль сыграло отсутствие как у следователей, так и у прокуроров должной криминалистической подготовки, причем в первую очередь подготовки в области теории криминалистики. Как бы то ни было, но знание ее положений и применение имеющихся знаний в конкретных случаях обеспечивают безошибочное применение норм права. Теория криминалистики не есть нечто отвлеченное от практики. Нелишне вспомнить, что многие разработанные криминалистами методы и приемы

расследования преступлений, доказавшие эффективность их применения на практике для решения задач уголовного судопроизводства, в дальнейшем обоснованно получили правовой статус. Благодаря этому в числе процессуальных действий появились: предъявление для опознания, следственный эксперимент, проверка показаний на месте. На положениях криминалистического учения о розыске базируется теория оперативно-розыскной деятельности. Это обязывает субъектов уголовного судопроизводства быть носителями не только высокой правовой, но и криминалистической культуры. Уверенное владение криминалистическими знаниями и своевременное их применение обеспечивают предупреждение совершения правовых ошибок»; «В связи с этим возникает вопрос о криминалистической подготовке не только сотрудников следственных органов и подразделений, осуществляющих ОРД, но также прокуроров, участвующих в уголовном судопроизводстве. В последние годы эта проблема обозначилась отчетливо. Представляется, что это должно быть учтено в программах повышения их квалификации и профессиональной переподготовки»⁸.

В Российской Федерации основу правоприменения составляет доказывание, которое осуществляется в четырех из пяти видов судопроизводства: гражданском, арбитражном, административном и уголовном⁹.

Доказывание регулируется, как правило, в кодифицированных нормативных правовых актах¹⁰.

Таким образом, возмещение вреда от источника повышенной опасности предполагает наличие теории доказывания при всех видах правосудия в Российской Федерации.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, источник повышенной опасности предполагает учет возможности причинения вреда.

Во-вторых, учет возможности причинения вреда сопряжен с доказыванием.

В-третьих, доказывание осуществляется в гражданском, арбитражном, административном и уголовном судопроизводствах.

В-четвертых, в гражданском, арбитражном, административном и уголовном судопроизводствах причинный вред предполагает использование заключение эксперта, как доказательства.

¹Мы разделяем суждение тех авторов, которые предлагают с 25.12.1991 г. для наименования государства использовать исключительно этот термин (подробнее об этом см.: Галузо В.Н. Конституционно-правовой статус России: проблема именования государства // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 5. С. 119-123).

²См.: Соломин С.К., Соломина Н.Г. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности: монография. М.: Юстицинформ, 2019.

³Ткачева Н.Н. Заключение эксперта: традиционный вид доказательства или особое средство защиты нарушенного права? // Администратор суда. 2019. № 1. С. 12 - 15.

⁴См.: Ершова Г.В., Парфенов Ю.А., Парфенов С.А. Заключение эксперта в системе доказательств оценки тяжести вреда здоровью // Российская юстиция. 2019. № 10. С. 30 - 32.

⁵См.: Арсентьева С.С., Савченко А.Н. Заключение эксперта или специалиста по результатам тестирования с использованием полиграфа не является доказательством в уголовном судопроизводстве // Российский судья. 2020. № 3. С. 56 - 59.

⁶Черничук Ю.П. Структура и содержание заключения судебной пожарно-технической экспертизы // Адвокат. 2016. № 10. С. 67 - 77.

⁷Ворожевич А. Суд не может рассчитывать размер штрафа по формуле со сложными техническими показателями без заключения экспертов, на основании расчетов одной из сторон спора // ЭЖ-Юрист. 2019. № 6. С. 15.

⁸Исаенко В.Н. О криминалистическом подходе к оценке достоверности заключения эксперта // Законность. 2016. № 4. С. 9 - 12.

⁹Подробнее об этом см.: Доказывание при правоприменении в Российской Федерации: Монография / Под ред. В.Н. Галузо. 4-е изд., испр. и доп. М.: ТЕИС, 2018.

¹⁰О системе нормативных правовых актов в РФ подробнее см.: Галузо В.Н. Систематизация законодательства в Российской Федерации: состояние и перспективы развития // Закон и право. 2009. № 8. С. 28-30; он же: О роли нормативного правового акта в системе права Российской Федерации // Общественное право. Наука. Научные кадры. 2009. № 4. С. 27-30

CIVIL LAW REGULATION OF COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY A SOURCE OF INCREASED DANGER IN THE RUSSIAN FEDERATION

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Мамука Иванович Никитин,
ученый секретарь ФКУ «НЦ БДД МВД России»
E-mail: nikitinmamuka@yandex.ru

Mamuka Ivanovich Nikitin,
Scientific Secretary of the FКУ "NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia"

Annotation. In the article, based on the analysis of the legal literature and legislation on the civil law regulation of compensation for damage by a source of increased danger in the Russian Federation, several judgments are justified: in the article, based on the analysis of the legal literature and legislation on the civil law regulation of compensation for damage by a source of increased danger in the Russian Federation, several judgments are justified: under the source of increased danger, it is necessary to understand the activity carried out on the basis of the current legislation, predetermined by the legitimate ownership of a valuable thing, which excludes full control on the part of the owner; in the event of a tort obligation, the right to claim compensation for damage arises from the owner of the collided vehicle without taking into account the status of the person who drove the vehicle; civil law regulation of damage caused by a source of increased danger in the Russian Federation involves taking into account achievements in the field of technology.

Keywords: Russian Federation, legislation, civil legislation, normative legal act, federal law of the Russian Federation, Civil Code of the Russian Federation (Part One of October 21, 1994; Part Two of December 22, 1995), harm, source of increased danger, technical means

Аннотация. В статье на основе анализа юридической литературы и законодательства о гражданско-правовом регулировании возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации обосновано несколько суждений: под источником повышенной опасности необходимо понимать деятельность, осуществляемую на основании действующего законодательства, предопределенную правомерным правообладанием вредоносной вещью, которая исключает полный контроль со стороны владельца; при возникновении деликтного обязательства, право требования компенсации ущерба возникает у собственника столкнувшегося транспортного средства без учета статуса лица, осуществлявшего управление транспортным средством; гражданско-правовое регулирование возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации предполагает учет достижений в сфере техники.

Ключевые слова: Российская Федерация, законодательство, гражданское законодательство, нормативный правовой акт, федеральный закон РФ, Гражданский кодекс РФ (Часть первая от 21 октября 1994 г.; Часть вторая от 22 декабря 1995 г.), вред, источник повышенной опасности, техническое средство

Научная специальность: 12.00.14 – Административное право; административный процесс

Для цитирования: Никитин М.И. Гражданско-правовое регулирование возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.94-96.

Предметом данной статьи является гражданско-правовое регулирование возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации

Первоначально о состоянии теории относительно предмета исследования.

Итак, авторы – единомышленники (С.К. Соломин и Н.Г. Соломина) предложили четыре модели: первая модель: вред потерпевшему возмещен невиновным владельцем источника повышенной опасности и он, как лицо, исполнившее свою обязанность по вине другого лица, вправе в порядке регресса потребовать всю выплаченную потерпевшему сумму от владельца, виновное поведение которого привело к вредоносным последствиям взаимодействия источников повышенной опасности; вторая модель:

вред потерпевшему выплачен в равных долях, как виновным, так и невиновным владельцем источников повышенной опасности, то есть владелец источника повышенной опасности вправе предъявить регрессное требование к владельцу, виновное поведение которого привело к вредоносному результату вследствие взаимодействия источников повышенной опасности, в сумме, соответствующей сумме, выплаченной потерпевшему; третья модель: вред потерпевшему возмещен виновным владельцем источника повышенной опасности; четвертая модель: вред потерпевшему возмещен одним из виновных владельцев источников повышенной опасности, последний же приобретает право регресса к другому владельцу в размере доли, выплаченной потерпевшему за это лицо¹.

По мнению Г.В. Кулешова, определение понятия "источник повышенной опасности" отсутствует. Вместе с тем, понятие "источник повышенной опасности" должно содержать в себе два признака:

- объективный, в котором указывается на используемые в человеческой деятельности предметы и их особые свойства;
- субъективный, в котором отражается сама деятельность человека при управлении процессом указанных свойств².

М.Н. Мирошниченко рассмотрела «вопросы практики обращения транспортных прокуроров в суды с исками в интересах граждан о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности» («Обращение транспортных прокуроров в суды с исками в интересах граждан о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности, - одно из важнейших направлений деятельности транспортных прокуратур. При этом качественное проведение проверки и сбор доказательств, обосновывающих иски требования прокуроров, являются необходимыми элементами в процессе подготовки иска в целях обеспечения защиты прав и законных интересов граждан»)³. Подобное направление, несомненно, будет влиять и на общую оценку деятельности прокуратуры РФ⁴.

С.В. Проценко предлагает унифицировать термин «транспортное средство»⁵.

М.А. Рожкова отмечает следующее: «С учетом того, что в настоящее время действует новое гражданское законодательство, следует с осторожностью применять рекомендации, содержащиеся в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28.04.94 N 3.

При этом нельзя не подчеркнуть, что проблемы, возникающие при рассмотрении споров о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности, подтверждают насущность обстоятельного обобщения судебной практики по таким делам с целью ее единообразия»⁶. Правда, постановление Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья» № 3 от 28 апреля 1994 г.⁷ уже отменено⁸.

Предложения ученых в той или иной мере учитываются и в нормативных правовых актах с разной юридической силой⁹.

В первую очередь, обращаемся к Конституции РФ от 12 декабря 1993 г.¹⁰ («Каждый имеет право на возмещение государством вреда, причиненного незаконными действиями (или бездействием) органов государственной власти или их должностных лиц» - ст. 53).

Положения Конституции РФ детализированы в отраслевом законодательстве, в особенности, в гражданском законодательстве¹¹.

Так, в Части первой от 21 октября 1994 г.¹² Гражданского кодекса РФ термин «возмещение вреда» использован в статьях 19, 30, 37 и др. («1. Гражданин приобретает и осуществляет права и обязанности под своим именем, включающим фамилию и собственно имя, а также отчество, если иное не вытекает из закона или национального обычая. В случаях и в порядке, предусмотренных законом, гражданин может использовать псевдоним (вымышленное имя). ... 5. Вред, причиненный гражданину в результате нарушения его права на имя или псевдоним, подлежит возмещению в соответствии с настоящим Кодексом. При искажении имени гражданина либо при использовании имени способами или в форме, которые затрагивают его честь, умаляют достоинство или деловую репутацию, гражданин вправе требовать опровержения, возмещения причиненного ему вреда, а также компенсации морального вреда. ... 5. Вред, причиненный гражданину в результате нарушения его права на имя или псевдоним, подлежит возмещению в соответствии с настоящим Кодексом. При искажении имени гражданина либо при использовании имени способами или в форме, которые затрагивают его честь, умаляют достоинство или деловую репутацию, гражданин вправе требовать опровержения, возмещения причиненного ему вреда, а также компенсации морального вреда» - ст. 19; «1. Гражданин, который вследствие пристрастия к азартным играм, злоупотребления спиртными напитками или наркотическими средствами ставит свою семью в тяжелое материальное положение, может быть ограничен судом в дееспособности в порядке, установленном гражданским процессуальным законодательством. Над ним устанавливается попечительство. Он вправе самостоятельно совершать мелкие бытовые сделки. Совершать другие сделки он может лишь с согласия попечителя. Однако такой гражданин самостоятельно несет имущественную ответственность по совершенным им сделкам и за причиненный им вред. Попечитель получает и расходует заработок, пенсию и иные доходы гражданина, ограниченного судом в дееспособности, в интересах подопечного в порядке, предусмотренном статьей 37 настоящего Кодекса. 2. Гражданин, который вследствие психического расстройства может понимать значение сво-

их действий или руководить ими лишь при помощи других лиц, может быть ограничен судом в дееспособности в порядке, установленном гражданским процессуальным законодательством. Над ним устанавливается попечительство. Такой гражданин совершает сделки, за исключением сделок, предусмотренных подпунктами 1 и 4 пункта 2 статьи 26 настоящего Кодекса, с письменного согласия попечителя. Сделка, совершенная таким гражданином, действительна также при ее последующем письменном одобрении его попечителем. Сделки, предусмотренные подпунктами 1 и 4 пункта 2 статьи 26 настоящего Кодекса, такой гражданин вправе совершать самостоятельно. Гражданин, ограниченный судом в дееспособности по основаниям, предусмотренным настоящим пунктом, может распоряжаться выплачиваемыми на него алиментами, социальной пенсией, возмещением вреда здоровью и в связи со смертью кормильца и иными предоставляемыми на его содержание выплатами с письменного согласия попечителя, за исключением выплат, которые указаны в подпункте 1 пункта 2 статьи 26 настоящего Кодекса и которыми он вправе распоряжаться самостоятельно. Такой гражданин вправе распоряжаться указанными выплатами в течение срока, определенного попечителем. Распоряжение указанными выплатами может быть прекращено до истечения данного срока по решению попечителя. При наличии достаточных оснований суд по ходатайству попечителя либо органа опеки и попечительства может ограничить или лишить такого гражданина права самостоятельно распоряжаться своими доходами, указанными в подпункте 1 пункта 2 статьи 26 настоящего Кодекса. Гражданин, дееспособность которого ограничена вследствие психического расстройства, самостоятельно несет имущественную ответственность по сделкам, совершенным им в соответствии с настоящей статьей. За причиненный им вред такой гражданин несет ответственность в соответствии с настоящим Кодексом. 3. Если основания, в силу которых гражданин был ограничен в дееспособности, отпали, суд отменяет ограничение его дееспособности. На основании решения суда отменяется установленное над гражданином попечительство. Если психическое состояние гражданина, который вследствие психического расстройства был в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ограничен в дееспособности, изменилось, суд признает его недееспособным в соответствии со статьей 29 настоящего Кодекса или отменяет ограничение его дееспособности» - ст. 30).

А в Части второй от 22 декабря 1995 г.¹³ Гражданского кодекса РФ имеется глава 59 «Обязатель-

ства вследствие причинения вреда» (статьи 1064-1101).

Таким образом, совершенствование гражданско-правового регулирования возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации необходимо продолжить.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, под источником повышенной опасности необходимо понимать деятельность, осуществляемую на основании действующего законодательства, предопределенную правомерным правообладанием вредоносной вещью, которая исключает полный контроль со стороны владельца.

Во-вторых, при возникновении деликтного обязательства, право требования компенсации ущерба возникает у собственника столкнувшегося транспортного средства без учета статуса лица, осуществлявшего управление транспортным средством.

В-третьих, гражданско-правовое регулирование возмещения вреда источником повышенной опасности в Российской Федерации предполагает учет достижений в сфере техники.

¹Соломин С.К., Соломина Н.Г. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности: Монография. М.: Юстицинформ, 2019.

²Кулешов Г.В. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности // Право в Вооруженных Силах. 2008. № 3.

³Мирошниченко М.Н. Прокурорские иски в интересах граждан о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности // Законность. 2011. № 10. С. 3 - 5.

⁴Подробнее об этом см., например: Галузо В.Н. Власть прокурора в Российской Федерации. Часть IV. Возрождение права: Монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2021.

⁵Проценко С.В. О транспортном средстве как источнике повышенной опасности в российском уголовном законодательстве // Российский следователь. 2009. № 23. С. 16 - 19.

⁶Рожкова М.А. Об источнике повышенной опасности // Вестник ВАС РФ. 2002. № 2.

⁷См.: РГ. 1994. 14 июля.

⁸См.: постановление Пленума ВС РФ № 15 от 26.04.2007 г. // Бюллетень ВС РФ. 2007. № 7.

⁹О системе нормативных правовых актов в РФ подробнее см.: Галузо В.Н. Систематизация законодательства в Российской Федерации: состояние и перспективы развития // Закон и право. 2009. № 8. С. 28-30; он же: О роли нормативного правового акта в системе права Российской Федерации // Общественные науки. 2009. № 4. С. 27-30.

¹⁰См.: РГ. 2020. 4 июля. О проблеме неоднократности опубликования Конституции РФ в официальных источниках опубликования подробнее см.: Галузо В.Н. Возможно ли обеспечение единообразного исполнения законодательства при отсутствии его систематизации? // Государство и право. 2014. № 11. С. 98-102.

¹¹О таком подробнее см.: Эриашвили Н.Д., Галузо В.Н. О некоторых проблемах институционализации гражданского права в Российской Федерации // Международный журнал гражданского и торгового права. 2017. № 3. С. 71-74.

¹²См.: СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301; ...; 2020. № 20. Ст. 3227.

¹³См.: СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410; ...; 2021. № 11. Ст. 1698.

VIOLATION OF THE REQUIREMENTS FOR THE TRANSPORTATION OF CHILDREN ESTABLISHED BY THE RULES OF THE ROAD

НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ, УСТАНОВЛЕННЫХ ПРАВИЛАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Tatyana Anatolyevna Prudnikova,

Professor of the Department of Administrative Law
Moscow State University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. Ya. Kikot,
doctor of Law, Associate Professor
E-mail: prudi1@rambler.ru

Татьяна Анатольевна Прудникова,

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

Abstract. This article reveals the main violations for the transportation of children, established by the Rules of the road.

Keywords: transportation, rules, traffic, safety, children, legislation, violations

Аннотация. В данной статье раскрывается общая характеристика с нарушений к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения.

Ключевые слова: перевозка, правила, дорожное движение, безопасность, дети, законодательство, нарушения, транспортное средство

Научная специальность: 12.00.14 - административное право, административный процесс

Для цитирования: Прудникова Т.А. Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.97-99.

Административная ответственность является мерой государственно-правового воздействия на нарушителей установленных правил поведения в различных сферах общественной жизни. Разновидностью такой ответственности является применение административных наказаний к лицам, нарушившим правила безопасности дорожного движения.

Главой 12 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации предусмотрен ряд статей, каждая из которых регламентирует условия и основания правовой ответственности участников дорожного движения за отдельно взятое нарушение Правил дорожного движения¹, устанавливает вид и размер наказания.

Обеспечение безопасности на транспорте является одной из основополагающих задач Российской Федерации и на сегодняшний день приобретает особую актуальность. Аварийные случаи с участием транспортных средств наносят огромный физический, имущественный, моральный вред обществу в целом и его отдельным гражданам. Особое внимание стоит уделить тем происшествиям, в которых

присутствуют лица, не достигшие совершеннолетия.

Статистика дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних с начала 2021 года приобрела значительные показатели - число детей-пассажиров, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий из-за нарушения водителями правил их перевозки, выросло в России в 2021 году почти на 15%. Применительно к статистике Госавтоинспекции Российской Федерации²: за три месяца 2021 года зафиксированы около 204 аварии с детьми, которые не были пристегнуты ремнями безопасности или перевозившимися без специальных удерживающих устройств. Это почти на 6% больше, чем в прошлом году. Пострадали 253 ребенка - на 13,5% больше, чем в 2020 году, а погибли 14 детей, что почти на 7% меньше.

Любой вид транспорта представляет собой потенциальную опасность для человека, особенно для детей. Довольно длительное время Правила дорожного движения в России не предписывали владельцам транспортных средств особых приспособлений для перевозки детей в автомобилях. На сегодня-

ний день в соответствии с п. 22.9 Правил дорожного движения, перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства. Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием детских удерживающих устройств.

Правоприменительная практика показывает, что большое количество жалоб поступает на постановления по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч.3 ст. 12.23 КоАП РФ (нарушение требований к перевозке детей). Нередки те случаи, при которых вес и рост ребенка не позволяют пристегнуть его ремнями безопасности, наличие медицинских показаний, препятствующих перевозке ребенка в автомобиле в специальном кресле, длительность поездки, при которой ребенок не может находиться длительное время в сидячем положении и т.д.

Большинство смертей детей происходит по вине их перевозчиков, в основном это их же родители и законные представители, которые пренебрегают правилами безопасности, осуществляя перевозку детей без специальных кресел и автомобильных ремней безопасности. Как правило, большинство нарушений происходит во время непродолжительных поездок. Однако статистика говорит об обратном: большинство аварий происходит в первые 40 минут с момента начала движения транспортного средства. Впрочем, неиспользование детских кресел далеко не единственное нарушение правил дорожного движения, которое допускают автолюбители при перевозке детей, так как такое кресло – средство пассивной безопасности. Водителю также необходимо четко и грамотно выбирать скоростной режим и соблюдать все правила, предписанные действующими законами.

В борьбе в данным видом нарушений необходимо объединить не только сознание и ответственность самих водителей, но и попытки государства

стабилизировать ситуацию на российских дорогах. Примером этому может служить Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 гг.³, цель которой - к 2030-му году приблизиться к нулевым показателям смертности на дорогах России. Одной из главных задач Стратегии – действия, направленные на защиту наиболее уязвимых участников дорожного движения, особенно детей. Достаточное количество вопросов, связанных с несовершеннолетними участниками дорожного движения до недавнего времени оставались нерешёнными. В частности, это касается организованных детских перевозок автобусами. Несмотря на то, что термин «Организованная перевозка группы детей» был закреплён в правилах дорожного движения в конце 2013 года, в течение последних пяти лет порядок осуществления таких перевозок претерпевал постоянные изменения в части регулирования со стороны государства.

Сегодня «Организованной перевозкой групп детей» принято считать перевозку в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью восемь и более человек, осуществляемую без родителей или иных законных представителей. Непосредственно сам автобус должен соответствовать требованиям, которые закреплены в Правилах организованной перевозки группы детей: иметь тахограф, ГЛОНАСС и систему ограничения скорости. На лобовом и заднем стёклах автобуса должны находиться опознавательные знаки «Перевозка детей», а на крыше - маячок жёлтого или оранжевого цвета. Согласно Правилам⁴, срок эксплуатации данных ТС не должен превышать десяти лет. Техосмотр автобусов, предназначенных для перевозки детей, должен производиться не менее одного раза в полгода. Это должно фиксироваться в диагностической карте, подтверждающей исправность транспортного средства.

Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения, влечет наступление административной ответственности в виде наложения штрафа либо лишения водительских прав в соответствии с ч.2-6 ст. 12.23 КоАП РФ и относится к перевозке детей до 12-летнего возраста: без использования детских удерживающих устройств или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности

транспортного средства, на переднем сиденье автомобиля без использования детского удерживающего устройства, на заднем сиденье мотоцикла; при организованной перевозке группы детей в нарушение установленных Правил; на транспортном средстве, не оборудованном соответствующими опознавательными знаками; в кузове грузового автомобиля.

В заключении следует отметить, что для того, чтобы минимизировать возникновение проблем, связанных с обеспечением безопасности детей на транспорте, нужно проводить активную работу в сфере реализации различных профилактических мероприятий, направленных на ужесточение требований к водителям, повышение уровня безопасности на транспорте, усовершенствование законодательства, регулиующую данную часть жизни общества, а также использование различных мер реагирования, которые будут служить гарантом соблюдения правил и требований при перевозке детей.

Литература:

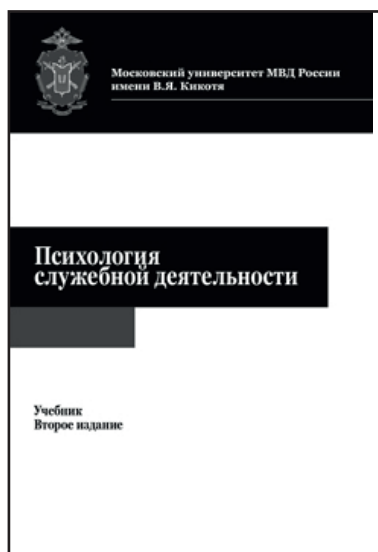
1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 05.04.2021)
2. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021)
3. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности до-

рожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»

4. Официальный сайт Госавтоинспекции <https://гибдд.рф/>

List of sources used:

1. Code of the Russian Federation on Administrative Offences No. 195-FZ of 30.12.2001 (as amended on 05.04.2021)
2. Decree of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 No. 1090 (ed. of 31.12.2020) "On the Rules of the Road" (together with the "Basic provisions on the admission of vehicles to operation and the duties of officials to ensure road safety") (with amendments and additions, intro. effective from 01.03.2021)
3. Order of the Government of the Russian Federation of 08.01.2018 No. 1-r «On Approval of the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018-2024»
4. Official website of the State Traffic Inspectorate <https://гибдд.рф/>



Психология служебной деятельности. 2-е изд., перераб. и доп. Учебник. Гриф МУМЦ "Профессиональный учебник". Гриф НИИ образования и науки. Цветков В.Л. и др.

ISBN: 978-5-238-03162-0

Учебник разработан в соответствии с требованиями Федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования третьего поколения по специальности 3705.02 "Психология служебной деятельности". Рассмотрены основы психологической работы в органах внутренних дел. Основное внимание уделяется таким вопросам, как психологическая подготовка сотрудников ОВД, технологии психологической помощи и психологической реабилитации сотрудников ОВД, организация психологической работы в ОВД.

Для курсантов, студентов вузов, психологов, а также всех интересующихся проблемами практической психологии.

TOPICAL ISSUES OF PUBLIC ADMINISTRATION IN THE FIELD OF ROAD SAFETY**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ****Vladimir Mikhailovich Redkous,**D.Sc. in law, Professor. Leading Researcher of the Administrative Law and Administrative Process Sector.
Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

E-mail: rwmмос@rambler.ru

Владимир Михайлович Редкоус,

ведущий научный сотрудник сектора

административного права и административного процесса

Института государства и права РАН, доктор юридических наук, профессор

Abstract. The article discusses a number of topical issues of public administration in the field of road safety.**Keywords:** public administration; National security; road traffic; road safety; administrative responsibility; methodology; comparative jurisprudence**Аннотация:** в статье рассмотрен ряд актуальных вопросов государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.**Ключевые слова:** государственное управление; национальная безопасность; дорожное движение; безопасность дорожного движения; административная ответственность; методология; сравнительное правоведение**Для цитирования:** Редкоус В.М. Актуальные вопросы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.100-103.

Совершенствование общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения всегда являюсь одним из приоритетных направлений современной государственной политики нашей страны. Это обусловлено тем, что: государство является важнейшим субъектом отношений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности; дорожное движение и обеспечение его безопасности входят в категорию основных государственных интересов; общественные отношения в области дорожного движения и обеспечения его безопасности регулируются, преимущественно, нормами административного права при помощи установленных форм и методов деятельности уполномоченных государственных органов и их должностных лиц; широко используются не только императивные методы регулирования, включая меры административного принуждения, но и элементы лицензионно-разрешительной системы; устанавливаются и регулируются правила поведения граждан в области дорожного движения, в необходимых случаях ограничивающие свободу их волеизъявления и допускающие применение мер государственного принуждения. В области дорожного движения происходит соединение интересов не только отдельных людей, но и групп людей,

общества и государства в целом, удовлетворяются личные, общественные и государственные интересы. Дорожное движение выступает своеобразной ценностью, которую необходимо охранять и защищать, реализацию которой необходимо обеспечивать, принимать меры для ее развития. Угрозы безопасности дорожного движения могут повлечь негативные социальные, экологические, техногенные последствия и стать, в свою очередь, угрозами общественной безопасности и даже безопасности Российской Федерации, что и позволяет говорить о существовании понятия «безопасность дорожного движения» и использовать соответствующий категориальный аппарат для исследования вопросов безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Обеспечение безопасности дорожного движения должно рассматриваться в качестве относительно самостоятельной области государственного управления¹. Это обусловлено тем, что: общественные отношения в области безопасности дорожного движения являются многосубъектными, возникают не стихийно, а в результате сознательной и управляемой деятельности; связаны с функционированием единой дорожно-транспортной системы страны, где должны гармонично сочетаться интересы лич-

ности, общества и государства. Также это обусловлено следующими обстоятельствами: проведением государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; установлением компетенции (полномочий и ответственности) Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления; координацией деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий; регулированием деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве; разработкой и утверждением в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов; осуществлением деятельности по организации дорожного движения; материальным и финансовым обеспечением мероприятий по безопасности дорожного движения; организацией подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения; проведением комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения; осуществлением обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств; лицензированием отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством РФ; проведением социально ориентированной политики в области страхования на транспорте; осуществлением федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Одним из важнейших достижений конституционного развития Российской Федерации 2020 года² является закрепление в Конституции Российской Федерации³ в ст. 75.1 положения о том, что в «в Рос-

сийской Федерации создаются условия для устойчивого экономического роста страны и повышения благосостояния граждан, для взаимного доверия государства и общества, гарантируются защита достоинства граждан и уважение человека труда, обеспечиваются сбалансированность прав и обязанностей гражданина, социальное партнерство, экономическая, политическая и социальная солидарность».

В научных работах выявлена тесная взаимосвязь и взаимозависимость обеспечения безопасности дорожного движения и экономического развития страны и ее регионов; связь уровня автомобилизации населения с повышением благосостояния граждан⁴. Область обеспечения безопасности дорожного движения является важнейшей областью, где так необходимы взаимное доверие государства и общества; гарантированность уважения и защиты достоинства граждан; достижение сбалансированности прав и обязанностей гражданина, развитие социального партнерства; достижение, в части касающейся, экономической, политической и социальной солидарности.

В ведении Российской Федерации стала находиться «организация публичной власти» (п. «г» ст. 71 Конституции Российской Федерации). Ст. 83 Конституции Российской Федерации дополнена пунктом «е.⁵», устанавливающей, что Президент Российской Федерации формирует Государственный Совет Российской Федерации в целях обеспечения согласованного функционирования и взаимодействия органов публичной власти, определения основных направлений внутренней и внешней политики Российской Федерации и приоритетных направлений социально-экономического развития государства; статус Государственного Совета Российской Федерации определяется федеральным законом⁵.

Эти положения свидетельствуют о необходимости изменения некоторых методологических подходов к исследованию вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и определения основных направлений государственной политики в данной области. В частности, функционирование МВД России и входящего в его структуру Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России необходимо рассматривать через призму функционирования в нашей

стране органов публичной власти, а не только органов исполнительной власти; целесообразно рассмотреть реальные и потенциальные возможности участия ставшим конституционным органом Государственного Совета Российской Федерации в определении основных направлений государственной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности; с учетом конституционного закрепления требования «согласованного функционирования и взаимодействия органов публичной власти» требуется пересмотр принципов деятельности органов публичной власти в части закрепления в качестве самостоятельных принципов согласованного функционирования и координации деятельности и взаимодействия.

Эти вопросы требуют тщательной научной разработки и внедрения в российское законодательство, прежде всего, в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁶, Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы⁷, а также иные нормативные правовые акты, затрагивающие отдельные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения: Стратегию экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года⁸, Стратегию национальной безопасности Российской Федерации⁹, Концепцию демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года¹⁰, Концепцию внешней политики Российской Федерации¹¹, Концепцию общественной безопасности в Российской Федерации¹², Концепцию государственной миграционной политики Российской Федерации на 2019 - 2025 годы¹³, Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года¹⁴, прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года¹⁵, и ряд других.

При этом следует отталкиваться от того, что понятие «безопасность дорожного движения» является ключевым, базовым понятием, опираясь на которое необходимо определять содержание иных понятий в данной области государственного управления и государственной деятельности. Его возникновение объективно связано с объединением таких понятий, как «дорога», «движение» и «безопасность» с получением того смыслового значения, которое легло в основу определения, не просто за-

крепленного в названии Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и определившего его содержание, но и терминологически оформившего соответствующую область общественных отношений и государственного управления. Использование понятия «безопасность» в словосочетании «безопасность дорожного движения» характеризует определенное качественное состояние последнего, выражающееся в отсутствии опасности, создаваемой дорожным движением всей системе субъектов, участвующих в нем, а также среде, в которой дорожное движение осуществляется.

Для определения направлений правового регулирования в данной области важен факторный анализ, результаты которого позволяют выделить наиболее важные факторы, влияющие на развитие безопасности дорожного движения¹⁶, к которым следует отнести: степень развития дорожной сети; уровень урбанизации в стране в целом и в отдельных регионах; темпы роста производства автомобилей в нашей стране и в мире в целом, их приобретения физическими лицами и организациями; уровень разработанности правовых норм, регламентирующих участие различных субъектов в дорожном движении, а также государственных служб, ответственных за безопасность дорожного движения; степень участия членов общества (общества в целом, различных социальных групп, индивидов) в дорожном движении; осознание обществом и конкретными индивидами различных аспектов безопасности, связанных с дорожным движением (личной, общественной, государственной и иных видов национальной безопасности); вред общественным отношениям в рассматриваемой области причиняется преимущественно при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, то есть источников повышенной опасности, и ряд других. Самостоятельными факторами выступают проблемы комплексного обеспечения (нормативного, материально-технического, технологического, информационного, кадрового, финансового) деятельности всех структур системы обеспечения безопасности дорожного движения; возрастающая мобильность населения, снижение объемов перевозок общественным транспортом и рост числа личных транспортных средств, нарастающая диспропорция

между увеличением числа транспортных средств и протяженностью дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Анализ развития административного законодательства показывает, что в целях совершенствования обеспечения безопасности дорожного движения необходимо продолжать развивать использование риск-ориентированного подхода, применение которого в области БДД заложено Постановлением Правительства РФ от 17.08.2016 г. № 806¹⁷, возложившем на МВД России обязанности по федеральному государственному надзору в области безопасности дорожного движения. Также с целью дальнейшего совершенствования правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности деятельности органов внутренних дел в рассматриваемой области необходимо активнее использовать зарубежный положительный опыт правового регулирования, адаптировать приемлемые институты и технологии в российских условиях¹⁸, что также значительно расширит методологические рамки научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

¹⁷Росинский Б.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» с практическим комментарием. М.: Право и Закон, 1997. С. 7.

¹⁸См.: Закон Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ «О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти» // СЗ РФ. 2020. № 11, ст. 1416.

¹⁹Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) // Текст Конституции с учетом поправок, внесенных Законом РФ о поправке к Конституции РФ от 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ, опубликован на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru) 4 июля 2020 г.

²⁰Блинкин М.Я., Решетова Е.М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институты. М.: Изд. дом Высшей школы экономики. 2013. 240 с.; Босхамджиева Н.А. Административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности в Российской Фе-

дерации : монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2015. 248 с.; Бортников Р.И. Место и роль безопасности дорожного движения в системе экономической безопасности России // *Пространство экономики*. 2006. № 4. С. 170-174; Каложный Ю.Н. Теоретико-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: монография. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. 178 с.; и др.

²¹Федеральный закон от 8 декабря 2020 г. № 394-ФЗ «О Государственном Совете Российской Федерации» // СЗ РФ. 2020. № 50 (часть III), ст. 8039.

²²Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50, ст. 4873.

²³Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-п // СЗ РФ. 2018. № 5, ст. 774.

²⁴Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» // СЗ РФ. 2017. № 20, ст. 2902.

²⁵Указ Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 1 (часть II), ст. 212.

²⁶Указ Президента РФ от 9 октября 2007 г. № 1351 «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года» // СЗ РФ. 2007. № 42, ст. 5009.

²⁷Указ Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 49, ст. 6886.

²⁸Концепция общественной безопасности в Российской Федерации : утв. Президентом РФ 20 ноября 2013 г. Текст опубликован официально опубликован не был. [Электронный ресурс]: СПС «Гарант Максимум».

²⁹Указ Президента РФ от 31 октября 2018 г. № 622 «О Концепции государственной миграционной политики Российской Федерации на 2019 - 2025 годы» // СЗ РФ. 2018. № 45, ст. 6917.

³⁰Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-п // СЗ РФ. 2008. № 52 (часть II).

³¹Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года : разработан Минэкономразвития РФ. Текст документа официально опубликован не был. [Электронный ресурс]: СПС «Гарант Максимум».

³²Милюшин Ю.Н., Назаров В.Ю., Здольник А.В. Административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения. : монография Саратов : Саратовский юридический ин-т МВД России, 2010. 131 с.; Смирнова Е.С. Вопросы совершенствования правового регулирования в области безопасности дорожного движения // *Закон и право*. 2015. № 1. С. 159-161, и др.

³³Постановление Правительства РФ от 17 августа 2016 г. № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 35, ст. 5326.

³⁴Понкин И.В., Лаптева А.И. Методология научных исследований и прикладной аналитики: учебник. Изд. 2-е, доп. и перераб. М.: Буки-Веди, 2021. 567 с.

CURRENT PROBLEMS OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR
CORRUPTION OFFENSES

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА
КОРРУПЦИОННЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ

Anatoly Antonovich Smolyakov,

PhD in Law, professor, Leningrad Regional Branch St. Petersburg University
of Ministry of Internal Affairs of Russia;
E-mail: anolti2013@yandex.ru

Anatoly Petrovich Nosenkov,

Leningrad Regional Branch St. Petersburg University
of Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: apnosenkov@yandex.ru

Olga Vachaslavovna Gavrilova,

PhD in Law Leningrad Regional Branch
St. Petersburg University of Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: filikolga@gmail.com

Konstantin Andreevich Kovtun,

Leningrad Regional Branch
St. Petersburg University of Ministry of Internal Affairs of Russia
E-mail: kovtun2002@mail.ru

Анатолий Антонович Смольяков,

кандидат юридических наук, профессор, Заслуженный юрист РФ.
Ленинградский областной филиал Санкт-Петербургского университета МВД России

Анатолий Петрович Носенков

Ленинградский областной филиал Санкт-Петербургского университета МВД России

Ольга Вячеславовна Гаврилова,

Ленинградский областной филиал
Санкт-Петербургского университета МВД России, кандидат юридических наук

Константин Андреевич Ковтун,

Ленинградский областной филиал Санкт-Петербургского университета МВД России,

Abstract. The article provides definitions of administrative responsibility, administrative offense, its features, measures of administrative influence for corruption offenses, identifies the main problems of administrative responsibility for corruption offenses

Keywords: corruption, corruption offenses, legislator, administrative responsibility, anti-corruption, law

Аннотация. В статье проведены определения административной ответственности, административного правонарушения, его признаков, меры административного воздействия за коррупционные правонарушения, обозначены основные проблемы административной ответственности за коррупционные правонарушения

Ключевые слова: коррупция, коррупционные правонарушения, законодатель, административная ответственность, противодействие коррупции, закон

Научная специальность: 12.00.14 — административное право; административный процесс

Для цитирования: Смольяков А.А., Носенков А.П., Гаврилова О.В., Ковтун К.А. Актуальные проблемы административной ответственности за коррупционные правонарушения // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.104-108.

По индексу восприятия коррупции, составляемому независимой неправительственной организацией «Transparency International», Россия занимает позицию среди 30 самых коррумпированных стран мира, что, несомненно, снижает ее престиж на мировом уровне. Эти факторы обуславливают заинтересованность государства в необходимости рассмотрения но-

вых и усовершенствования старых административно-правовых механизмов противодействия коррупции в Российской Федерации. Помимо того, если верить официальной статистике ущерб, причиненный коррупционными правонарушениями в 2020 году, составил более 63 млрд. рублей, а количество возбужденных дел по делам коррупционной направленности выросло на 4% по срав-

нению с 2019 годом [1]. Это может говорить как о росте коррупции, так и усилении борьбы с ней. Но нельзя забывать, что вышеуказанные данные неполностью отражают реальную коррупционную картину в Российской Федерации, так как параметр латентности среди всех преступлений наиболее высок у правонарушений и преступлений коррупционной направленности. В связи с ущербом, причиняемым коррупцией государственной экономике, а также положением России в рейтинге коррумпированности стран, существует необходимость пересмотреть подход к противодействию коррупции.

Необходимо отметить проблемы, которые на настоящее время препятствуют разрешению ситуации с коррупцией в стране. Кратко определить их можно следующим образом:

1. Недостаточное правовое регулирование.
2. Слабо развитое гражданское общество.
3. Слабое использование зарубежного опыта.
4. Отсутствие комплексного подхода.

Обсуждая проблему нормативного регулирования, хотелось бы проанализировать два нормативных акта, это ныне действующий Федеральный закон "О противодействии коррупции" от 25.12.2008 № 273-ФЗ (далее - закон о коррупции) и Модельный закон "О противодействии коррупции", принятый Межпарламентской Ассамблеей стран СНГ в Санкт-Петербурге 25 ноября 2008 года. В модельном законе более широко, по сравнению с законом о коррупции, дан перечень понятий используемых в тексте нормативного акта. Кроме того сравнивая понятия коррупции приведенные в рассматриваемых актах мы видим, что они оба имеют узкую направленность, так как не охватывают дисциплинарные проступки и административные правонарушения. Однако это упущение в законе стран СНГ компенсируется понятием «коррупционное правонарушение», чего, к сожалению, мы не видим в законе о коррупции. Кроме того, статья 16 Модельного закона прямо говорит о возможности общественных объединений осуществлять проверку на вопрос коррумпированности государственных органов и органов местного самоуправления, а не просто провоз-

глашает принцип взаимодействия между государственными органами и обществом, что дает возможность развитому гражданскому обществу самостоятельно противодействовать коррупции. Говоря о борьбе развитого гражданского общества с коррупцией в России нужно признать, либо она вовсе не осуществляется, либо остается незаметна. Это связано, на наш взгляд, с отсутствием ярко выраженной мотивации и коррупционной нетерпимости в обществе.

Во-первых, среди самих граждан. Как интересный способ решения данной проблемы можно взять опыт Украины [2] о вознаграждении за доносы по фактам коррупционных преступлений, этот вопрос уже обсуждался в Российской Федерации, однако, остался только на стадии обсуждения, хотя сам по себе имеет неплохой потенциал. Одной из причин коррупции также будет являться и большая разница в доходах высших и низших слоев населения, поэтому возможность получить вознаграждение будет реализовываться людьми довольно охотно. Несомненно, закон требует правильного оформления для его эффективной работы, к примеру, необходимо ввести и ответственность за ложный донос, так как проверка «пустых» сообщений о преступлениях не будет благоприятно сказываться на борьбе с коррупцией.

Во-вторых, средств массовой информации. Так как воспитание в век современных технологий подвержено колоссальному влиянию интернета и телевидения, на плечи СМИ ложится огромная роль, при грамотной реализации которой, удастся сформировать в обществе настроем ненависти к коррупции и сподвигнуть людей на постоянную борьбу с ней. Для этого следует рассмотреть опыт борьбы с коррупцией в Сингапуре [4] стране занимающей 5 строчку по Индексу Восприятия Коррупции [3] (далее – ИВК). В этой стране отлажена система взаимодействия с гражданами, сообщающими о фактах нарушений, а также незамедлительной проверке сообщений о коррупционных преступлениях. Важную роль занимает субсидирование независимых СМИ с целью обличения коррупционных преступлений на любых должностях и уровнях управления.

Здесь также стоит отметить политику воспитания, реализуемую государством. Ежегодно в России проводится «Международный молодежный конкурс противодействия коррупции» [5]. Работы победителей этого конкурса используются для социальной рекламы в СМИ на различных форумах и мероприятиях. На наш взгляд цель конкурса не достигнута, так как студенты и курсанты ВУЗов мало информированы с проводимыми конкурсами и с работами используемыми в качестве социальной рекламы. Это может свидетельствовать о формальности нынешней проводимой политики противодействия коррупции [7].

Еще одна отличительная черта Модельного закона это выделение в отдельную статью гарантий лицам, оказывающим содействие в борьбе с коррупцией. Статья 18 защищает права и интересы лиц сообщивших о правонарушениях от давления со стороны властных лиц, проанализировав закон о противодействии коррупции, находим только бланкетную норму, отсылающую к «законодательству РФ». Отсюда необходимо систематизировать важные правовые нормы в одном законе для упрощения применения и использования закона на практике.

Важно отметить, что Модельный закон в отдельную третью главу выделяет ответственность за коррупционные правонарушения. Закон о противодействии коррупции не выделяет отдельных глав, в связи с чем ответственность за нарушение предписаний установленных законом разбросана по нескольким статьям, что затрудняет его восприятие. Также можно привести подобные примеры в развитых странах Европы. Так, антикоррупционное законодательство Дании (по ИВК 1/2 строчка) уделяет много внимания профилактическим методам борьбы с коррупцией, примером становится подписание служащим при устройстве на работу договора с особыми условиями. Существенным условием договора трудоустройства является обязанность отказываться от получения взятки и попыток предложить взятку, отказ кандидата от подписания такого условия считается основанием для непринятия его на работу. Кроме того лица заподозренные в коррупции могут сразу распрощаться с карьерой и не надеяться

на восстановление в должности государственных служащих в будущем.

Помимо профилактических мер законодательство Дании периодически ужесточает уголовную ответственность за преступления коррупционной направленности. За 2019 год, например, срок лишения свободы за преступления в публичном секторе вырос с трех до шести, а в частном с одного до четырех.

Отдельное слово стоит сказать о социальных гарантиях предоставляемых чиновникам в Дании. Уровень социальной защиты оказываемой государственным служащим снижает их заинтересованность в совершении коррупционных действий. К примеру, чиновники получают бесплатную медицинскую помощь и образование, льготные условия и гарантии. Следовало бы воспользоваться этим опытом с учетом национального фактора. На наш взгляд, стоило бы обдумать и скорректировать ограничения, предъявляемые к государственным служащим в России. Чтобы стимулировать их заинтересованность в улучшении качества жизни и снизить коррупционную составляющую, возможно, стоит обязать семьи государственных служащих, обучаться и проживать на территории Российской Федерации. Эта мера является спорной и труднореализуемой, но имеет огромный потенциал при правильном оформлении.

Особое внимание стоит обратить на дисциплинарную ответственность, которой подлежат государственные служащие за совершение коррупционных правонарушений [8]. К правонарушениям, которые имеют большое распространение в сфере государственной службы и вызывают конфликт интересов, относятся: осуществление предпринимательской деятельности государственными служащими, получение вознаграждения от физических или юридических лиц, противозаконное участие в управлении коммерческими организациями, представление недостоверных или непредставление сведений об имуществе и доходах. Изменения, вступившие в силу в ФЗ от 27 июля 2004 года №79-ФЗ " О государственной гражданской службе Российской Федерации" [9], устанавливают основания для увольнения госу-

дарственных служащих в связи с утратой доверия, при нарушении установленных ограничений и запретов, а также требований по урегулированию конфликта интересов. К сожалению, такая мера не полностью ликвидирует возможность заниматься в дальнейшем государственной службой на другой должности, а значит, оставляет возможность коррумпированным сотрудникам продолжать осуществлять свою неправомерную деятельность. На наш взгляд, стоит задуматься о применении к ним такой меры ответственности, которая лишит их права занимать определенные должности на длительный промежуток времени. Данную норму стоит ввести в КоАП РФ в отношении государственных служащих. Ее принятие в административное законодательство исключит возможность для государственных служащих юридически и фактически совершать аналогичные правонарушения в будущем[10].

Выходит, что дисциплинарная ответственность предусматривает максимальную меру наказания в виде увольнения служащего, и ему ничего не мешает заниматься этой же деятельностью в другом месте. А если установить за это же деяние административную ответственность, то можно использовать санкции вплоть до дисквалификации служащего[11].

Еще одной важной проблемой законодательства являются не до конца осуществляющие свою задачу нормы права. Рассмотрим это на примере статьи 19.29. "Незаконное привлечение к трудовой деятельности либо к выполнению работ или оказанию услуг государственного или муниципального служащего либо бывшего государственного или муниципального служащего". В положении этой статьи сказано, что привлечение к трудовой деятельности лица замещающего или замещавшего ранее государственную должность, с нарушением требований установленных законом о противодействии коррупции влечет наложение административного штрафа на физических и юридических лиц [12].

В этой статье можно выделить несоответствие Модельному закону, а именно статье 22, речь в которой идет о возмещении ущерба. Статья не усматривает имущественного положения юри-

дического лица, так, например, одному юридическому лицу этот штраф может показаться мало-значительным, и ему ничего не мешает заново совершить это правонарушение, а для второго это будет непосильной ношей. И если учесть то, что юридическое лицо не обладает суммой, чтобы выплатить административный штраф - это может привести его к банкротству и прекращению деятельности. Кроме того, статьей не охватывается ущерб, нанесенный в результате деятельности незаконно привлеченного лица, последствием которой может стать неосновательное обогащение юридического лица, нарушившего данную норму[13].

Получается, что статья 19.29 КоАП РФ не полностью выполняет свою функцию по противодействию коррупции[14].

В выводе к данной проблеме можно сказать о непредусмотрительности законодателей, которые установили статью о правонарушении, но не разработали административную ответственность к ней, со всевозможными примечаниями.

Таким образом, совершенствование законодательства РФ должно заключаться в переработке ныне действующих законов и в имплементации международного опыта борьбы с коррупцией. Подобные идеи уже имели место в юридической литературе, но до сих пор остались только в теории и не вошли в законодательство.

Подводя итог по рассмотренным в статье проблемам, необходимо подчеркнуть, что только при реализации мер комплексного характера удастся эффективно бороться с одной из главных внутренних проблем России. Успешность нынешнего подхода к борьбе с коррупцией трудно оценить на данный момент, но если принимать во внимание место России в рейтинге коррумпированности стран по ИВК, можно сделать вывод о необходимости принятия более резких и кардинальных мер.

Литература:

1. Официальный сайт «Риа Нововести». Интервью председателя СК А.И. Бастрыкина (от 9 декабря 2020 года) [Электронный ресурс] // URL: <https://ria.ru/20201209/korrupsiya-1588207057.html>

2. Вознаграждение за доносы о коррупции на Украине. (2019 г.) [Электронный ресурс] // URL: <https://kr.ua/politics/646952-rada-proholosovala-za-zakonoproekt-o-voznahrazhdenyu-oblychytelui-korruptsyu>

3. Рейтинг стран по уровню коррупции (индекс восприятия коррупции на 2020 год) [Электронный ресурс] // URL: <https://nonews.co/directory/lists/countries/corruption>

4. Борьба с Коррупцией в Сингапуре в 2021 году. [Электронный ресурс] // URL: <https://emigranto.ru/strany-azii/singapur/korruptciia-v-singapore.html>

5. «Международный молодежный конкурс социальной антикоррупционной рекламы» проводимый Генеральной прокуратурой РФ (результаты 2020 года) [Электронный ресурс] // URL: <https://anticorruption.life/>

6. Коррупция в Дании и методы борьбы с ней [Электронный ресурс] // URL: <https://migrant-fms.ru/evropa/daniya/metody-borby-s-korruptsiej-v-danii-v-2019-godu/>

7. Маилян С.С., Хазов Е.Н., Богданов А.В. Противодействие коррупционным проявлениям в правоохранительных органах. Вестник Московского университета МВД России. 2012. № 6. С. 101-104.

8. Коррупция в правоохранительных органах зарубежных государств. Горшенева И.А., Дорошенко О.М., Нижниченко Н.Б. Москва, 2019.

9. Федеральный закон от 27.07.2004 N 79-ФЗ (ред. от 24.03.2021) "О государственной гражданской службе Российской Федерации" "Собрание законодательства РФ", 02.08.2004, N 31, ст. 3215. Изменения, внесенные Федеральным законом от 24.03.2021 N 52-ФЗ, вступили в силу со дня официального опубликова-

ния (опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru> - 24.03.2021).

10. Государственная служба в органах внутренних дел Российской Федерации. Комахин Б.Н., Хазов Е.Н., Исаков В.М., Зинченко Е.Ю., Богданов А.В., Мохова Т.С. Москва, 2021

11. Административное право (общая часть в определениях и схемах). Богданов А.В., Зинченко Е.Ю., Комахин Б.Н., Померлян А.Н., Санин В.Е., Уткин Н.И., Хазов Е.Н., Яткевич О.Г. учебно-наглядное пособие для курсантов и слушателей очной и заочной формы обучения системы: МВД России, МЧС России, ФСИН России, Войск национальной гвардии России, обучающихся по направлению правоохранительная деятельность / Новосибирск, 2020.

12. Муниципальная власть и муниципальный строй. Булатов, Р.Б., Боер В.М., Хазов Е.Н., Андрейцо С.Ю. Под редакцией Р.Б. Булатова. Москва, 2021.

13. Богданов А.В., Ильинский И.И., Хазов Е.Н. Деятельность оперативных служб по установлению имущества подлежащего изъятию и конфискации. Уголовное судопроизводство: проблемы теории и практики. 2019. № 2. С. 11-16.

14. "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 05.04.2021) "Собрание законодательства РФ", 07.01.2002, N 1 (ч. 1), ст. 1. Изменения, внесенные Федеральными законами от 05.04.2021 N 58-ФЗ, N 69-ФЗ, N 71-ФЗ, N 76-ФЗ, N 82-ФЗ, N 83-ФЗ, N 84-ФЗ, вступили в силу по истечении 10 дней после дня официального опубликования (опубликованы на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru> - 05.04.2021).

Государственная служба
в органах внутренних дел
Российской Федерации

Государственная служба в органах внутренних дел Российской Федерации: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Правовое обеспечение национальной безопасности», «Правоохранительная деятельность» / [Б.Н. Комахин и др.]; под ред. Б.Н. Комахина, Е.Н. Хазова. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2021. — 215 с.

ISBN 978-5-238-03464-5

В учебном пособии представлены теоретические положения, на основе которых осуществляется практическая деятельность при прохождении государственной службы в правоохранительных органах. Учтены многочисленные изменения и дополнения законодательства, а также положительный опыт и практика деятельности различных подразделений органов внутренних дел и войск национальной гвардии России.

Для студентов вузов, курсантов и слушателей, обучающихся в юридических учебных заведениях МВД России по специальностям 40.05.01 «Правовое обеспечение национальной безопасности», 40.05.02 «Правоохранительная деятельность».

**IMPLEMENTATION OF PREVENTIVE MEASURES AS ONE OF THE TASKS
FACING THE INTERNAL AFFAIRS BODIES IN THE FIELD OF PREVENTION OF
CHILDREN'S ROAD TRAFFIC INJURIES**

**ПРОВЕДЕНИЕ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ КАК ОДНА ИЗ
ЗАДАЧ, СТОЯЩИХ ПЕРЕД ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЛАСТИ
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

Yulia Viktorovna Soboleva,

Professor of the Department of Administrative and Municipal Law, Saratov State Law Academy, Doctor of Law, Associate Professor

E-mail: j.soboleva@mail.ru

Evgeniya Grigoryevna Afonina,

Candidate of the Department of Administrative and Municipal Law of the Saratov State Law Academy

E-mail: Evg.afonina@mail.ru

Юлия Викторовна Соболева,

профессор кафедры административного и муниципального права ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия»,
доктор юридических наук, доцент

Евгения Григорьевна Афонина,

соискатель кафедры административного и муниципального права Саратовской государственной юридической академии,
преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД
Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Annotation. The article defines the main goals and objectives of the internal affairs bodies in the field of prevention of children's road traffic injuries. The current legislation regulating the implementation of preventive measures in this area, as well as the range of subjects implementing these measures, is analyzed. The conclusion is made about the need for normative consolidation of the duty of the district police commissioner to carry out activities to prevent children's road traffic injuries.

Keywords: children's road traffic injuries, prevention, district police commissioner, competence

Аннотация. В статье определены основные цели и задачи органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Проанализировано действующее законодательство, регламентирующее проведение профилактических мероприятий в рассматриваемой области, а также круг субъектов, осуществляющих эти мероприятия. Сделан вывод о необходимости нормативного закрепления обязанности участкового уполномоченного полиции осуществлять деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, профилактика, участковый уполномоченный полиции, компетенция

Научная специальность: 12.00.14 – административное право; административный процесс

Для цитирования: Соболева Ю.В., Афонина Е.Г. Проведение профилактических мероприятий как одна из задач, стоящих перед органами внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.109-112.

Структура компетенции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма включает в себя полномочия, реализация которых позволяет решать основные задачи, стоящие перед государственным органом для достижения поставленных целей. Кроме того, элементами компетенции являются функции государственного органа, которые отражают главные направления его деятельности и конкретизируют цели и задачи.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы обозначены такие основные цели как: повышение безопас-

ности дорожного движения, стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году¹.

В этих целях реализуется проект в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»², Указом Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»³ и Стратегией безопасности дорожного движения до 2024 года, во исполнение национального проекта «Безопасные и качественные автомобиль-

ные дороги» и федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Это проект по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на базе перинатальных центров и родильных домов, реализуемый с июня 2019 года, в котором тренинги «Детство без опасности» стартовали в 30 регионах. В 2020 году проект охватил еще 35 регионов. В 2021 году в нем будут задействованы остальные регионы нашей страны. Всего с 2019 по 2021 годы проект «Детство без опасности» охватит 100 городов в 85 субъектах Российской Федерации. За это время медицинские сотрудники перинатальных центров несколько раз в неделю проводят тренинги по теме установки и использования сертифицированных детских удерживающих устройств, соблюдения «детского режима» на дороге (оптимальный скоростной режим, аккуратное вождение), а также обучают правилам перехода проезжей части дороги с коляской. Занятия проходят на специализированном демонстрационном оборудовании с заинтересованной аудиторией.

Вместе с тем, анализ причин, по которым в основном происходят ДТП с участием детей, позволяет определить факторы риска. Во-первых, это человек. Чтобы повысить безопасность дорожного движения, исключив этот фактор риска, необходимо проведение мероприятий профилактической, образовательной, воспитательной направленности, привлечение общественности и политических деятелей для формирования законопослушного поведения участников дорожного движения. Во-вторых, фактором риска является дорога. Для исключения этого фактора необходимо улучшение дорожной инфраструктуры, повышения качества материалов, предназначенных для строительства дорог, применение новейших техник и технологий для изготовления отдельных дорожных сооружений, защищающих автомобили от повреждений.

На основе анализа факторов риска, выделим несколько основных целей, стоящих непосредственно перед подразделениями полиции в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма:

- 1) сохранение жизни и здоровья детей;
- 2) повышение уровня правосознания участников дорожного движения.

Поставленные цели способствуют обозначению ряда серьезных задач в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, требующих решения. Одной из таких задач является проведение профилактических мероприятий с различными категориями граждан.

В Стратегии безопасности дорожного движения до 2024 года большое внимание уделяется проведению мероприятий, направленных на повышение уровня дорожной грамотности среди населения.

Кроме того, в Наставлении по пропаганде безопасности дорожного движения сказано, что профилактические мероприятия и действия по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма являются задачей пропаганды. В осуществлении профилактических мероприятий, безусловно, задействованы сотрудники различных подразделений полиции, в обязанности которых входит обеспечение безопасности на дорогах⁴. Так, деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, СМИ и иными заинтересованными лицами⁵.

В первую очередь занимаются профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма сотрудники ГИБДД МВД России, которые осуществляют пропаганду безопасности дорожного движения по следующим основным направлениям:

- 1) проведение мониторинга материалов по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС ГИБДД);
- 2) планирование организации деятельности по предупреждению ДДТТ на основе изучения материалов проверок по фактам ДТП и дифференцированного анализа состояния и динамики аварийности с участием детей с использованием статистических данных много параметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моде-

лирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), а также эффективности принимаемых мер по профилактике ДДТТ;

3) ведение наблюдательных дел на дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, содержащих:

- сведения об образовательной организации;
- паспорт дорожной безопасности образовательной организации;
- материалы по фактам ДТП с обучающимися и принятым по ним мерам, организации работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы);

4) ведение контрольно-накопительных дел по проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям, взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами управления образованием, общественными организациями и объединениями, иными заинтересованными лицами;

5) изучение организации в образовательных организациях работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах;

6) участие в организации и проведении конференций, дискуссий, форумов, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и т.д.⁶

Сотрудники полиции наделены соответствующими правами в рамках реализации данных функций. Вместе с тем, представляется целесообразным закрепить в законодательстве формулировки не «права», а «обязанности». Так, право участвовать в мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения на административном участке реализуют и участковые уполномоченные полиции, которые осуществляют свою профессиональную деятельность на основании Приказа МВД России № 205 от 29 марта 2019 г. Участковый уполномоченный полиции имеет право на своем административном участке останавливать транспортное средство,

вызывающие у него подозрения и отстранять водителя от управления транспортным средством⁷. При этом, обязанность участкового уполномоченного полиции осуществлять деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма нормативно не закреплена, что необходимо, так как проведение профилактических мероприятий на закреплённом административном участке, особенно если на его территории расположены дошкольные и школьные образовательные организации, обязательно. Действия участкового в этой области могут заключаться даже в простом разъяснении жителям административного участка обязанности перевозить детей в детских удерживающих устройствах, правильности установки таких кресел в автомобиле, а также ответственности за несоблюдение указанных правил.

Данные меры позволят приблизиться к установленному в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы показателю социального риска в России к 2024 году, а именно - не более 4 погибших на 100 тысяч населения.

Литература:

1. Вашкевич А.В. Профессиональное взаимодействие Госавтоинспекции и органов образования, как основа осуществления целостного педагогического процесса формирования правосознания и правовой культуры несовершеннолетних // Мир политики и социологии. 2018. № 9–10. С. 91–92.
2. Павлова Е.В. Профилактика административных правонарушений в области дорожного движения как фактор обеспечения безопасности на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 349-353.
3. Приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был // СПС «КонсультантПлюс».
4. Приказ МВД России от 29 марта 2019 г. № 205 «О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности» (вместе с «Инструкцией по исполнению участковым уполномоченным полиции служебных обязанностей на обслуживаемом административном участке», «Наставлением по организации службы участковых уполномоченных по-

лиции») (Зарегистрировано в Минюсте России 3 июля 2019 г. № 55115) // Официальный интернет-портал правовой информации.

5. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (ред. от 21 декабря 2017 г.) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2017. 13 октября. № 232.

6. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // СПС «КонсультантПлюс».

7. СЗ РФ. 2018. № 20. Ст. 2817; 2020. № 30. Ст. 4884.

8. СЗ РФ. 2020. № 30. Ст. 4884.

commissioners"); registered in the Ministry of Justice of the Russian Federation on July 3, 2019 No. 55115 // official Internet portal of legal information.

5. Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation No. 664 of August 23, 2017 (ed. of December 21, 2017) "On Approval of the Administrative Regulations for the Performance by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation of State Functions for the implementation of Federal State supervision over the compliance of road users with the requirements of the legislation of the Russian Federation in the field of road safety" // Rossiyskaya Gazeta. 2017. October 13. № 232.

6. Decree of the Government of the Russian Federation of January 8, 2018 No. 1-r "On the Strategy of road safety in the Russian Federation for 2018-2024" // SPS "ConsultantPlus".

7. SZ RF. 2018. No. 20. St. 2817; 2020. No. 30. St. 4884.

8. SZ RF. 2020. No. 30. St. 4884.

List of literature:

1. Vashkevich A.V. Professional interaction of the State Traffic Inspectorate and educational bodies, as a basis for the implementation of the integral pedagogical process of the formation of legal awareness and legal culture of minors. *Mir politiki i sotsiologii*. 2018. No. 9-10. pp. 91-92.

2. Pavlova E. V. Prevention of administrative offenses in the field of road traffic as a factor in ensuring road safety // *Managing activities to ensure road safety: state, problems, ways of improvement*. 2019. № 1 (2). p. 349-353.

3. Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation No. 903 of December 29, 2018 "On Approval of the direction for organizing the activities of the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for promoting road safety". The document is published on the portal "ConsultantPlus".

4. Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation No. 205 of March 29, 2019 "on the performance of service by the district police commissioner in the serviced administrative area and the organization of this activity" (along with "instructions on the performance by the district police commissioner of official duties in the serviced administrative area," instructions on the organization of the service of the district police

¹См.: Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // СПС «КонсультантПлюс».

²СЗ РФ. 2018. № 20. Ст. 2817; 2020. № 30. Ст. 4884.

³СЗ РФ. 2020. № 30. Ст. 4884.

⁴См.: Павлова Е.В. Профилактика административных правонарушений в области дорожного движения как фактор обеспечения безопасности на дорогах // *Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования*. Орел, 2018. С. 350.

⁵См.: Приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был // СПС «КонсультантПлюс».

⁶См.: Васькевич А.В. Профессиональное взаимодействие Госавтоинспекции и органов образования, как основа осуществления целостного педагогического процесса формирования правосознания и правовой культуры несовершеннолетних // *Мир политики и социологии*. 2018. № 9–10. С. 91–92.

⁷См.: Приказ МВД России от 29 марта 2019 г. № 205 «О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности» (вместе с «Инструкцией по исполнению участковым уполномоченным полиции служебных обязанностей на обслуживаемом административном участке», «Наставлением по организации службы участковых уполномоченных полиции») (Зарегистрировано в Минюсте России 3 июля 2019 г. № 55115) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 24.04.2021).

ADMINISTRATIVE ENFORCEMENT MEASURES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC
IN THE SUBJECTS OF THE RUSSIAN FEDERATION

МЕРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Kamil Arifovich Sultanov,

Associate Professor of the Department of Civil and Labor Law, Civil Procedure of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. Ya. Kikotya Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

E-mail: mpkr@mail.ru

Pavel Vasilyevich Ustinov,

Teacher of the Department of training of police officers for public order protection units and migration units of the VIPK of the Ministry of Internal Affairs of Russia

E-mail: mvd.kafedra7@yandex.ru

Камиль Арифович Султанов,

Доцент кафедры гражданского и трудового права, гражданского процесса Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя кандидат экономических наук, доцент

Павел Васильевич Устинов,

Преподаватель кафедры подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка и подразделений по вопросам миграции ВИПК МВД России

Annotation. The subject of the study of this work is the issues of administrative coercion in the field of road traffic in the subjects of the Russian Federation. The main directions of the development of the institute of administrative coercion are considered in the manuscript. The authors attempted to analyze and develop recommendations for improving the procedure of administrative enforcement in the field of traffic.

Keywords: Code of Administrative Offences of the Russian Federation, police, administrative fine, offense, administrative law, traffic, coercion

Аннотация. Предметом исследования данной работы являются вопросы административного принуждения в области дорожного движения в субъектах Российской Федерации. В рукописи рассматриваются основные направления развития института административного принуждения. Авторами предпринята попытка анализа и выработки рекомендации по совершенствованию порядка административного принуждения в области дорожного движения.

Ключевые слова: Кодекс РФ об административных правонарушениях, полиция, административной штраф, правонарушение, административное право, дорожное движение, принуждение

Для цитирования: Султанов К.А. Устинов П.В. Меры административного принуждения в области дорожного движения в субъектах Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.113-116.

В современный период в России состояние безопасности дорожного движения свидетельствует о наличии целого комплекса проблем. Это обусловлено несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, несовершенством законодательства в данной сфере, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения [1]. Принимая во внимание указанные факторы, однако, представляется, что основная проблема состоит именно в нарушении законодательства участниками дорожного движения.

В этих условиях определяющее значение имеют меры административно-правового обеспечения дорожной безопасности, так как абсолютное большинство нарушений в этой области осуществляется в виде административных правонарушений [2].

Сущность указанных мер заключается в том, чтобы убедить, а при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, всех участников дорожного движения соблюдать требования правовых норм, регулирующих данную сферу общественных отношений [3].

В этой связи возрастает роль государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а именно Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД РФ, кото-

рая в рамках своей компетенции выполняет контрольные, надзорные и отдельные разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения [4]. Сложность и многоплановость общественных отношений, складывающихся в области обеспечения безопасности дорожного движения, обуславливают наличие большого количества нормативных правовых актов различной юридической силы, регламентирующих деятельность ГИБДД МВД РФ в данной сфере.

Решающая роль в борьбе с правонарушениями принадлежит государству. Оно имеет специальный аппарат принуждения. Правовые нормы определяют, за что государственные органы могут применять принуждение («основания принуждения»), виды и размеры принудительных средств (санкций) и порядок их применения». Государственное принуждение, «опосредствуясь в праве, выступает в форме правового принуждения и, как правило, выражается в конкретных мерах принудительного характера, применяемых уполномоченными на то органами государства (должностными лицами) в связи с неисполнением правовых норм». В праве выделяют четыре вида мер юридическо-го (правового) принуждения:

1. Дисциплинарное.
2. Материальное (гражданско-правовое).
3. Уголовное.
4. Административное.

Административное принуждение является особой, самостоятельной разновидностью правового принуждения. «Административное принуждение играет важную роль в охране правопорядка, включает в себя большое число средств пресечения (задержание граждан, запрещение эксплуатации механизмов и т.д.), использование прекращает антиобщественные действия, предотвращает наступление общественно вредных последствий» [6].

Применение административного принуждения обусловлено необходимостью пресекать и предупреждать правонарушение, а в установленных законом случаях наказать правонарушителей.

Поэтому целью применения мер административного принуждения является защита охраняемых правом общественных отношений.

Административное принуждение имеет свои ряд особенностей.

- основанием применения является административное правонарушение,
- осуществляется органами государственного управления;
- применяется для предупреждения и пресечения правонарушений, а также наказания нарушителей в административном порядке,
- реализуется в рамках административно процессуальных норм;
- имеет профилактическую направленность; характеризуется множественностью административно-правовых средств воздействия.
- отличается упрощенным порядком применения;
- служит целям обеспечения государственной дисциплины, законности и правопорядка [7].

Наряду с административным предупреждением необходимо также раскрыть основное содержание мер административного пресечения. Меры административного пресечения используются как средство принудительного прекращения правонарушений и предотвращения их вредных последствий. Эти меры направлены на принудительное прекращение противоправного поведения, недопущение, устранение вредных его последствий, на создание условий для возможного привлечения виновных лиц к административной ответственности. Главная их цель состоит в прекращении противоправного поведения, устранении противоправной ситуации, принуждении правонарушителя вести себя правомерно.

Среди мер административного пресечения, применяемых сотрудниками полиции для защиты интересов личности, общества и государства от противоправных посягательств в соответствии с федеральным законом от 7 февраля № 3-ФЗ «О полиции» [5] самыми жесткими являются полномочия сотрудников полиции на применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

С одной стороны, эти полномочия полиции, как никакие другие, глубоко вторгаются в сферу основных, закрепленных Конституцией РФ, прав граждан и сопряжены с высоким риском наступления тяжких и необратимых последствий, вплоть до лишения человека жизни [8]. С другой — это действенные средства защиты законных интересов законопослушных граждан и сотрудников полиции от общественно опасных посягательств со стороны

лиц, сознательно и грубо нарушающих закон. Поэтому применение данных мер воздействия должно осуществляться на основе четкой правовой регламентации и в строгом соответствии с законом.

Меры административно-процессуального обеспечения направлены на принудительное обеспечение производства по делам об административных правонарушениях, в рамках которого, прежде всего, происходит «всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела».

К числу мер административно-процессуального обеспечения в области дорожного движения относятся:

- доставление;
- административное задержание;
- личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- освидетельствование на состояние опьянения;
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации;
- арест товаров, транспортных средств и иных вещей;

Цель применения этих мер принуждения — пресечение административного правонарушения, установление личности нарушителя, составление протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечение своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления [9].

Административное принуждение характеризуется целым рядом специфических признаков, которые позволяют выделить его в качестве самостоятельного вида государственного принуждения, имеющего своим назначением охрану общественных отношений, складывающихся преимущественно в сфере государственного управления. Меры

административного принуждения используются в процессе реализации исполнительной власти соответствующими органами и должностными лицами, что является результатом проявления их государственно-властных полномочий. Всем мерам административного принуждения присущ властно-принудительный характер. Сущность обеспечения безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы убедить или при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, все министерства, ведомства, предприятия, учреждения и другие организации, всех должностных лиц, а также граждан соблюдать требования норм, касающихся безопасности дорожного движения. Обеспечением безопасности дорожного движения занимается обширный круг государственных и негосударственных структур.

Особое место здесь занимают правоохранительные органы, которые стоят на страже соблюдения законности и правопорядка, призваны защищать права и свободы человека и гражданина. Но все, же основным субъектом правовой охраны режима безопасности дорожного движения является ГИБДД - организационно обособленная структура МВД РФ, наделенная помимо общих полномочий полиции надзорными, контрольными, разрешительными, регистрационными, административно - юрисдикционными и управленческими функциями в данной сфере и вправе применять широкий круг мер административного принуждения. Госавтоинспекция является полноправным субъектом административной юрисдикции и осуществляет свою правоприменительную деятельность в строгом соответствии с КоАП РФ и законами субъектов РФ об административной ответственности. В ее компетенции находится рассмотрение дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Кроме того, должностные лица ГИБДД составляют протоколы об административных правонарушениях по различным составам и тем самым возбуждают значительное количество дел об административных правонарушениях. Однако, не число выявленных правонарушений, а состояние безопасности дорожного движения - основной критерий оценки деятельности ГИБДД. В федеральном законе «О безопасности дорожного движения» вполне определенно освещены приоритеты правоохранитель-

ной деятельности ГИБДД. Это правовая охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита прав и законных интересов граждан, защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП), снижения тяжести их последствий.

Изучение особенностей организационно-правового положения ГИБДД, правового регулирования общественных отношений в области безопасности дорожного движения, анализ проблем, возникающих в правоприменении норм действующего законодательства в данной области является необходимым условием оптимизации состояния обеспечения безопасности дорожного движения, снижения аварийности на дорогах.

Литература:

1. Куракин А.В. К вопросу о функциональности административного принуждения // Административное и муниципальное право. 2020. № 3. С. 27-35.
2. Горелик А.В. Отдельные аспекты соотношения экспертизы и пояснений специалиста при доказывании по делам об административных правонарушениях в деятельности полиции // В сборнике: Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики. Материалы XX международной научно-практической конференции: в 2 частях. Сибирский юридический институт МВД России. 2017. С. 177-180.
3. Репьев А.Г. Проблемы административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД в отношении граждан, обладающих правовыми преимуществами // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2017. № 4 (40). С. 321(1).
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ // СПС «Консультант-Плюс».
5. Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ "О полиции" // СПС «Консультант-Плюс».
6. Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ // СПС «Консультант-Плюс».
7. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 N 475 (ред. от 10.09.2016) "Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством" // СПС «Консультант».
8. Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации : учебник для академического бакалавриата / Ю. И. Мигачев, Л. Л. Попов, С. В. Тихомиров ; под редакцией Л. Л. Попова. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 456 с.
9. Степанюк В.В. Административное принуждение в деятельности ГИБДД // Наука и практика. 2016. № 3 (68). С. 110-112.

**ON THE ISSUE OF PROCEDURAL FEATURES OF ESTABLISHING AN
ADMINISTRATIVE OFFENSE IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC, COMMITTED BY
THE OWNER (OWNER) OF A VEHICLE**

**К ВОПРОСУ О ПРОЦЕССУАЛЬНЫХ ОСОБЕННОСТЯХ УСТАНОВЛЕНИЯ
АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ, СОВЕРШЕННОГО СОБСТВЕННИКОМ (ВЛАДЕЛЬЦЕМ)
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

Gaziyavdibir Khadisovich Khadisov,

Head of the Department of Administrative Law Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikotya,
Candidate of Legal Sciences, Associate Professor
E-mail: hadisov65@mail.ru

Elena Olegovna Bondar,

deputy head of the department administrative law Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V.Ya. Kikotya Candidate of Legal Sciences, Associate Professor
E-mail: bondar_elena@mail.ru

Yulia Nikolaevna Sosnovskaya,

Associate Professor of the Department of Administrative Law Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V.Ya. Kikotya Candidate of Legal Sciences, Associate Professor
E-mail: lisenok1214@yandex.ru

Газиявдибир Хадисович Хадисов,

начальник кафедры административного права Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук, доцент

Елена Олеговна Бондарь,

заместитель начальника кафедры административного права Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
кандидат юридических наук, доцент

Юлия Николаевна Сосновская,

доцент кафедры административного права Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
кандидат юридических наук, доцент

Annotation. In the article, the authors consider the procedural features of establishing an administrative offense in the field of road traffic, committed by the owner (owner) of a vehicle, as well as the grounds for bringing to administrative responsibility for offenses in the field of road safety. Issues related to fines for administrative offenses, which were identified by video cameras, were considered. The authors concretize the main directions of preventive activities on the issues of strict observance of the Rules of the road. The article concludes with the specifics of establishing an administrative offense in the field of road traffic, committed by the owner (owner) of a vehicle.

Keywords. Procedural features; Traffic Laws; administrative offense; administrative responsibility; video recording; preventive activities; vehicle owners

Аннотация. В статье авторами рассматриваются процессуальные особенности установления административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного собственником (владельцем) транспортного средства, а также основания привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Рассмотрены вопросы, связанные со штрафами за административные правонарушения, которые были выявлены видеонаблюдением. Авторы конкретизируют основные направления профилактической деятельности по вопросам неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения. В заключении статьи приводятся особенности установления административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного собственником (владельцем) транспортного средства.

Ключевые слова. Процессуальные особенности; правила дорожного движения; административное правонарушение; административная ответственность; видеофиксация; профилактическая деятельность; собственники транспортного средства

Научная специальность: 12.00.14 – административное право; административный процесс

Для цитирования: Хадисов Г.Х., Бондарь Е.О., Сосновская Ю.Н. К вопросу о процессуальных особенностях установления административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного собственником (владельцем) транспортного средства // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.117-121.

Административная ответственность за правонарушение в сфере безопасности дорожного движения является одним из важных административно-правовых институтов, что служит целям

воспитания и наказания правонарушителей, восстановлению правопорядка и предупреждению новых правонарушений¹.

В условиях современного ритма использование автомобиля стало привычным и зачастую альтернативным средством перемещения. Крайне сложный дорожный трафик в крупных городах становится все плотнее, в связи с чем, инструменты контроля движения постоянно модернизируются. Законодатель при этом активно совершенствует и дополняет действующие нормы, а административные органы - правоприменительную практику с учетом постоянно возникающих технических новинок.

Госавтоинспекция МВД России опубликовала разъяснения по вопросу штрафов за нарушения, которые были выявлены видеокамерами в плохих погодных условиях, когда дорожные знаки или разметка не видны.

По данным ГИБДД, алгоритмы комплексов фотовидеофиксации все равно выявляют нарушения, даже если разделительную полосу или запрещающий знак не видно из-за снега или тумана. Но согласно инструкции автоинспекции, введенной в прошлом году, при плохих погодных условиях штрафы по данным камер не оформляются².

В 2019 году министерство транспорта России разработало рекомендации по применению комплексов фотовидеофиксации, которые исключали бы штрафы из-за плохой видимости в принципе.

Статья 28.5 КоАП РФ предусматривает, что протокол об административном правонарушении составляется непосредственно после выявления события, но в отдельных случаях срок может быть увеличен - при необходимости в выяснении дополнительных обстоятельств или проведении административного расследования³.

Документом, призванным зафиксировать факт нарушения некой нормы права, является протокол об административном правонарушении. Стоит разъяснить, что само по себе наличие протокола не обязывает исполнять санкцию нарушенной статьи, то есть уплачивать штраф или исполнять иные меры административного наказания. При этом возможность обжалования протокола законодательно не предусмотрена.

Документом, который накладывает на нарушителя обязанность по исполнению санкции нару-

шенной статьи, является постановление уполномоченного административного органа - в отличие от протокола, по соответствующему заявлению гражданина оно может быть отменено полностью или в части.

Согласно установленной КоАП РФ процедуре после составления должностным лицом протокола назначается дата и время рассмотрения дела об административном правонарушении, о чем привлекаемое лицо должно быть извещено. Дело рассматривается в течение пятнадцати дней с даты получения уполномоченным должностным лицом протокола (по материалам, полученным с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи). В случае если определение санкции за совершенное нарушение отнесено к подведомственности судьи, суд рассматривает дело в течение двух месяцев с даты получения соответствующего протокола и материалов дела (п. 1 ст. 29.6 КоАП РФ). По итогам рассмотрения дела суд выносит постановление, в котором обозначается вид применяемой санкции и ее размер. Следует отметить, что лицо может быть привлечено к административной ответственности исключительно в пределах срока давности, который ст. 4.5 КоАП РФ предусмотрен для разных видов административных правонарушений (в рамках действия пожарных правил и норм, в области охраны окружающей среды и др.)⁴.

Для большей части составов, касающихся правил дорожного движения (глава 12 КоАП РФ), срок давности привлечения к ответственности составляет два месяца, а по делам об административных правонарушениях, рассматриваемых судьей, - три месяца. Для административных правонарушений, предусмотренных статьями 12.8,

12.24, 12.26, ч. 3 ст. 12.27, ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ, срок давности привлечения равняется одному году.

Стоит обратить внимание, что для своевременного вынесенного постановления, вступившего в законную силу, также предусмотрен ограниченный срок исполнения: постановление о назначении административного наказания не подлежит исполнению в случае, если это постановление не было при-

ведено в исполнение в течение двух лет со дня его вступления в законную силу (ч. 1 ст. 31.9 КоАП РФ).

Значительная часть нарушений ПДД фиксируется посредством применения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи без составления протокола. В данной ситуации постановление выносит административный орган, который ведет электронный учет нарушений, а постановления подписываются электронной цифровой подписью (ЭЦП)⁵.

Срок уплаты административного штрафа, независимо от основания привлечения к такому виду санкции, составляет 60 дней с даты со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки (ч. 1 ст. 32.2 КоАП РФ).

В современных комплексах видеオフィкации используется алгоритм, который позволяет установить по контрастности картинки, может ли человек увидеть разметку. Если дорога становится однотонной, то камера автоматически прекращает фиксировать нарушения ПДД до расчистки дороги. Но такие алгоритмы работают не у всех видеокамер.

В 2020 году в Москве число аварий с участием такси и автомобилей каршеринга выросло на 80% и 242% соответственно по сравнению с 2018 годом. Такие показатели аварийности объясняются среди прочего тем, что на каждый автомобиль такси и каршеринга приходится большее число поездок, чем на личном транспорте⁶.

Для повышения безопасности дорожного движения в Москве в 2021 году планирует установить в городе не менее 100 новых светофоров, оборудовать свыше 350 островков безопасности для пешеходов, а также оснастить контрастным освещением не менее 250 пешеходных переходов. Кроме того, в столице продолжают выполнять программу по строительству 100 новых и реконструкции существующих пешеходных переходов.

Автомобилистам напомнили о соблюдении безопасной дистанции и скоростного режима. Их также призвали избегать резких маневров и не отвлекаться на гаджеты.

Ситуационный центр ЦОДД круглосуточно следит за дорожной обстановкой. 20 экипажей дорожного патруля, которые обеспечивают безопасность на дорогах, оборудованы всем необходимым для оперативной помощи автомобилистам.

ЦОДД также следит за состоянием дорожных знаков и работой светофоров. Дорожные объекты ремонтируют круглосуточно.

С 21 декабря 2020 года по 10 января 2021 года во всех округах столицы прошли мероприятия, направленные на информирование населения о неукоснительном соблюдении Правил дорожного движения в период зимних школьных каникул, когда дети особенно подвержены риску дорожно-транспортной аварийности.

Особое внимание личного состава подразделений Госавтоинспекции нацелено на проведение профилактических мероприятий, направленных на популяризацию использования светоотражающих элементов в одежде, безопасность несовершеннолетних во дворовых территориях, а также на предотвращение нарушений Правил дорожного движения со стороны детей и сопровождающих их взрослых.

Места несения службы сотрудников ДПС по обеспечению безопасности дорожного движения приближены к образовательным организациям, а также местам детских новогодних празднований.

Руководство Управления ГИБДД г. Москвы обращается к родителям и взрослым участникам дорожного движения с просьбой быть более внимательными, бдительными в вопросах обеспечения детской безопасности. Быть аккуратными и дисциплинированными водителями и пешеходами в глазах подрастающего поколения, подавать им правильный пример, а также постоянно напоминать малышам и подросткам о соблюдении ПДД. Только совместными усилиями мы сможем уберечь жизни наших детей на дороге.

В 2020 году автовладельцы совершили 157 млн нарушений ПДД. Это на 21,4 млн больше, чем в 2019 году. Средний размер штрафа составила 685 рублей, сообщают Известия.

По данным МВД РФ, практически 90% штрафных квитанций были выписаны на основании данных с комплексов фотовидеофиксации.

Следует отметить, что неисполнение административного наказания в виде административного

штрафа чревато дополнительными затратами - увеличением штрафной санкции вдвое, что предусмотрено ст. 20.25 КоАП РФ. В отличие от большинства постановлений, выписываемых по причине обнаружения нарушения ПДД (часто в результате фотофиксации) и подписываемых представителем административного органа (ГИБДД, Администратор парковочного пространства), рассмотрение дела и назначение санкции по ст. 20.25 КоАП РФ осуществляют судебные органы. Ситуации, когда о наличии штрафа за нарушение ПДД привлекаемый субъект узнает из повестки в суд (то есть значительно позже обнаружения и первичной фиксации события правонарушения) со ссылкой на ст. 20.25 КоАП РФ, к сожалению, не редки. Часто судебная корреспонденция приходит более дисциплинированно, нежели бумаги от административных органов; в данной ситуации не идет речь об уведомлении через мобильные приложения и подписки на электронную почту, которые оформляются по реквизитам свидетельства о праве на транспортное средство или водительского удостоверения, подобного рода уведомления не являются доказательством надлежащей передачи постановления об административном правонарушении привлекаемому лицу. Копия постановления, согласно требованию, ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ, должна быть вручена под расписку физическому лицу, или законному представителю физического лица, или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему по его просьбе либо высылается указанным лицам по почте заказным почтовым отправлением в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления⁷.

По условиям пунктов 2 и 3 ст. 25.15 КоАП РФ извещения, адресованные гражданам, в том числе индивидуальным предпринимателям, направляются по месту их жительства. При этом место жительства индивидуального предпринимателя определяется на основании выписки из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей; место нахождения юридического лица, его филиала или представительства определяется на основании выписки из Единого государственного реестра юридических лиц. Если юридическое лицо, участвующее в производстве по делу об административном правонарушении, ведет дело через представителя,

извещение также направляется по месту нахождения (месту жительства) представителя.

Если имеются основания оспорить содержание постановления и/или имеются доказательства, ставящие под сомнение событие правонарушения, постановление о привлечении к административной ответственности должно быть обжаловано в течение десяти суток со дня получения копии постановления.

Таким образом, должное внимание к поступающей корреспонденции и такому важному ресурсу, как время, позволит значительно снизить необоснованные финансовые риски, увеличить срок для аккумуляции денежных средств при обоснованном предъявлении санкции.

Проанализировав процессуальные особенности установления административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного собственником (владельцем) транспортного средства, следует констатировать, что к особенностям, в данном случае, относится повод для возбуждения - фиксация административного правонарушения в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Протокол об административном правонарушении при этом не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении. Здесь применяется упрощенный порядок, возможность освобождения от административной ответственности владельца транспортного средства, отказ от соблюдения принципа презумпции невиновности в случае фото-видеофиксации правонарушения.

Литература:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 1 - Ст. 1.
2. Дымберов А. Д. Правовое регулирование применения специальных технических средств ав-

томатической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения: сравнительно-правовое исследование. - Москва, 2019. - 165 с.

3. Башлаков-Николаев И.В. О проблемах закрепления норм об административной ответственности в отраслевом законодательстве (антимонопольном законодательстве Российской Федерации) // Конкурентное право. - 2020. - № 3. - С. 3 - 6.

4. Дерюга Н.Н., Дерюга А.Н. Правовой контур Нобель А.Р. Понятие, правовая природа и признаки принципов производства по делам об административных правонарушениях // Актуальные проблемы российского права. - 2020. - № 5. - С. 28 - 34.

5. Федотова Ю.Г. Спорные вопросы определения объекта административных правонарушений в области дорожного движения (посвящается юбилею профессора Владимира Ивановича Майорова) // Транспортное право. - 2020. - № 2. - С. 18 - 22.

6. Хусьяйнова С.Г., Кагамлык М.Ю. Обеспечение прокурором законности в сфере создания и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Законность. - 2020. - № 7. - С. 12 - 14.

List of sources used:

1. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses "dated December 30, 2001 No. 195-FZ // Collected Legislation of the Russian Federation. - 2002. - No. 1 - Art. one.

2. Dymberov AD Legal regulation of the use of special technical means of automatic recording of administrative offenses in the field of road traffic: a comparative legal study. - Moscow, 2019. -- 165 p.

3. Bashlakov-Nikolaev I.V. On the problems of consolidating the norms on administrative responsibility in sectoral legislation (antimonopoly legislation of the

Russian Federation) // Competitive law. - 2020. - No. 3. - P. 3 - 6.

4. Deryuga N.N., Deryuga A.N. Legal outline Nobel A.R. Concept, legal nature and features of the principles of proceedings in cases of administrative offenses // Actual problems of Russian law. - 2020. - No. 5. - P. 28 - 34.

5. Fedotova Yu.G. Controversial issues of determining the object of administrative offenses in the field of road traffic (dedicated to the anniversary of Professor Vladimir Ivanovich Mayorov) // Transport Law. - 2020. - No. 2. - P. 18 - 22.

6. Khusyainova S.G., Kagamlyk M.Yu. Prosecutor's provision of legality in the field of creation and operation of complexes for photo and video recording of violations of traffic rules // Legality. - 2020. - No. 7. - P. 12 - 14.

¹Башлаков-Николаев И.В. О проблемах закрепления норм об административной ответственности в отраслевом законодательстве (антимонопольном законодательстве Российской Федерации) // Конкурентное право. - 2020. - № 3. - С. 3 - 6.

²Дымберов А. Д. Правовое регулирование применения специальных технических средств автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения: сравнительно-правовое исследование. - Москва, 2019. - С. 78 - 62.

³Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 1 - Ст. 1

⁴Дерюга Н.Н., Дерюга А.Н. Правовой контур Нобель А.Р. Понятие, правовая природа и признаки принципов производства по делам об административных правонарушениях // Актуальные проблемы российского права. - 2020. - № 5. - С. 28 - 34.

⁵Хусьяйнова С.Г., Кагамлык М.Ю. Обеспечение прокурором законности в сфере создания и эксплуатации комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Законность. - 2020. - № 7. - С. 12 - 14.

⁶Официальные данные ГИБДД по г. Москва

⁷Федотова Ю.Г. Спорные вопросы определения объекта административных правонарушений в области дорожного движения (посвящается юбилею профессора Владимира Ивановича Майорова) // Транспортное право. - 2020. - № 2. - С. 18 - 22.

ON THE PROSPECTS FOR THE OPERATION OF HIGHLY AUTOMATED VEHICLES
ON THE ROADS OF RUSSIAN MEGALOPOLISES

О ПЕРСПЕКТИВАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ДОРОГАХ РОССИЙСКИХ МЕГАПОЛИСОВ

Elena Alexandrovna Chipurina,

Leading Researcher Federal Public Institution "Scientific Center for Road Safety
of the Ministry of Internal Affairs of Russia"

E-mail: chipiky-@mail.ru

Елена Александровна Чипурина,

Ведущий научный сотрудник

ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России»,

Annotation. The article is devoted to the current problem of the development, development and implementation of highly automated vehicles, including unmanned vehicles, into the road transport infrastructure of the Russian Federation. Using the example of Moscow, the author shows how promising the use of unmanned vehicles is in a megalopolis. The analysis of statistical data characterizing the accident rate with the participation of highly automated vehicles allows the author to refute the already established ideas about the absolute safety of these vehicles. Having studied various information materials, the results of surveys, the author comes to the conclusion that in the Russian Federation the market for unmanned vehicles will begin to actively develop in 10-15 years. Full exploitation of drones is possible only after a detailed study and preparation of an appropriate legislative framework.

Keywords: artificial intelligence, digital development of the transport complex, highly automated vehicles, unmanned vehicles, robotic taxis, road safety in megacities

Аннотация. Статья посвящена актуальной на сегодняшний день проблеме разработки, развития и внедрения в дорожно-транспортную инфраструктуру Российской Федерации высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе и беспилотных. На примере Москвы автор показывает насколько перспективно использование беспилотных транспортных средств в условиях мегаполиса. Анализ статистических данных, характеризующих аварийность с участием ВАТС, позволяет автору опровергнуть уже сложившиеся представления об абсолютной безопасности данных транспортных средств. Изучив различные информационные материалы, результаты опросов, автор приходит к выводу о том, что в Российской Федерации рынок беспилотных транспортных средств начнет активно развиваться через 10-15 лет. Полноценная эксплуатация беспилотников возможна только после детальной проработки и подготовки соответствующей законодательной базы.

Ключевые слова: искусственный интеллект, цифровое развитие транспортного комплекса, высокоавтоматизированные транспортные средства, беспилотные автомобили, роботакси, безопасность дорожного движения в мегаполисах

Научная специальность: 05.22.10 - Эксплуатация автомобильного транспорта

Для цитирования: Чипурина Е.А. О перспективах эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах российских мегаполисов // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.122-126.

В этом году мы отметили 60-летие величайшего события 20 века в жизни не только нашей страны, но и всего человечества – первого полета человека в космос. Прошрое столетие было насыщено разными событиями, открытиями, изобретениями. Появились радио, автомобиль, аэроплан, персональный компьютер и множество других полезных изобретений.

Но время идет, и мы сейчас активно проживаем третье десятилетие 21 века, которое уже подарило миру спутниковое телевидение, мобильный телефон с цифровой камерой, искусственный интеллект, высокоавтоматизированные транспортные средства¹.

Буквально три с половиной года назад, в сентябре 2017 года, немецкая автомобилестроительная

компания Audi объявила о выпуске первого в мире автономного автомобиля «третьего уровня». Седан А8 мог передвигаться полностью автономно и нуждался в помощи человека только в случае плохой погоды и отсутствия дорожной разметки. А уже в декабре 2018 года компания Waymo² запустила первую полностью автономную службу такси в четырех пригородах Феникса (штат Аризона, США).

Наша страна также занимается разработкой и развитием высокоавтоматизированного транспорта. Технологии автономизации и роботизации транспортных средств, интеллектуальные системы безопасности и управления, телематические транспортные системы – являются приоритетными законодательно закрепленными направлениями инновационного развития автомобилестроения в стране.³

Для эффективного и успешного развития новейших транспортных технологий в период с 2018 года по настоящее время было принято несколько важных нормативных актов, среди которых Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года; Постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»; Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации»; Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». Но есть еще проблемы законодательно не урегулированные, например, юридической ответственности за вред (физический или материальный), причиненный в процессе эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Первопроходцем в области разработки и использования транспортных нанотехнологий в Российской Федерации стала компания «Яндекс»⁴, которая с 2017 года начала разработку системы автономного управления транспортными средствами, а к марту 2020 года уже имела флот из 130 высокоавтоматизированных автомобилей с общим пробегом по дорогам России, Израиля и США – более 6 млн. км.

На сегодняшний день в эксперименте по опытной эксплуатации ВАТС на автомобильных дорогах общего пользования помимо 138 автомобилей «Яндекс», участвуют по 1-2 автомобиля и других разработчиков: компаний Стар Лайн (StarLine), СберАвтоТех (Sber Automotive Technologies), ГКУ ЦОДД, научного института МоСтранспроект, Московского автодорожного института (МАДИ).

Изначально временные рамки проведения эксперимента в России охватывали период с 1 декабря 2018 года по 1 марта 2022 года, территория по которой могли передвигаться ВАТС ограничивалась Москвой и наукоградом Иннаполис в Республике Татарстан. С 1 марта 2020 г. к территориям проведения эксперимента добавились Владимирская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Нов-

городская и Самарская области, Чувашская Республика, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа, Краснодарский край и Санкт-Петербург.

В соответствии с правилами проведения эксперимента, опытная эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования предполагает нахождение в салоне автомобиля на месте водителя инженера-испытателя независимо от режима эксплуатации транспортного средства (автоматизированного или ручного).

В апреле 2021 года Министерство промышленности и торговли РФ внесло изменения в постановление Правительства № 1415, инициализировав продление срока эксперимента до 1 марта 2025 года и включив территорию Мурманской и Новосибирской области.

В свою очередь Минтранс России разработал и утвердил комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на автомобильных дорогах общего пользования ВАТС без присутствия в салоне инженера-испытателя, то есть беспилотных автомобилей (беспилотников) в прямом смысле слова.

Реализация этих мероприятий должна позволить к 2024 году постепенно запустить беспилотники на дороги с учетом обеспечения необходимого уровня безопасности. Также предусмотрена их опытная коммерческая эксплуатация в отдельных субъектах Российской Федерации.

Тестирование беспилотников будет проходить в пределах территорий эксперимента. При этом участки дорог общего пользования будут определяться решением соответствующих регионов, которое в свою очередь должно согласовываться с региональными органами Госавтоинспекции и владельцами дорог.

Для проведения тестирования могут быть задействованы территории предприятий, аэродромов, спортивных объектов, закрытые автомобильные трассы, парки, санаторно-курортные организации и т.п.

В то же время власти субъектов проведения эксперимента наделяются полномочиями по установлению дополнительных требований безопасности и ограничений для движения беспилотников.

Итак, мы определили направления развития высокоавтоматизированных транспортных средств в России хоть в недалеком, но будущем.

Прежде, чем перейти к рассмотрению перспектив эксплуатации ВАТС на дорогах российских мегаполисов, определим, какую пользу мы можем получить от их использования.

Во-первых, это сокращение количества аварий за счет устранения воздействия человеческого фактора. Считается, что высокоавтоматизированные транспортные средства не должны попадать в аварии, так как их движением управляет автоматизированная система, получающая и анализирующая информацию не только из изначально заложенных в нее алгоритмов, но и системы камер, датчиков, сенсоров.

Во-вторых, уменьшение пробок за счет более рационального и, опять-таки, аккуратного движения в транспортном потоке.

В третьих, снижение затрат на транспортировку пассажиров и грузов, уменьшение времени доставки. Повышение мобильности разных групп пассажиров.

В четвертых, решение проблемы с парковкой. Беспилотник может самостоятельно найти себе свободное парковочное место. Может курсировать по району в ожидании своего владельца или новых пассажиров.

Еще стоит сюда добавить развитие новых технологических решений и дизайна автомобилей.

А что же мы имеем сегодня, по прошествии двух лет с момента начала эксперимента?

Как было отмечено выше, в эксперименте в настоящее время принимают участие порядка 150 высокоавтоматизированных транспортных средств с инженерами-испытателями в салоне. Испытатель может в любой момент взять управление транспортным средством на себя. Почти все автомобили курсируют по территории Москвы, причем в пределах строго определенных зон. Основными магистралями являются Третье транспортное кольцо (ТТК) и Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД). Кроме того тестируют машины в спальном районе Юго-Западного округа – Ясенево, Коммунарка, Бутово.

За период с 01.11 2018 г. по 30.03.2021 года зарегистрировано 24 дорожно-транспортных про-

исшествия с участием ВАТС, два из них были сопряжены с причинением вреда здоровью второму участнику ДТП. Основным видом ДТП является столкновение транспортных средств (83 %). Наезд на внезапно возникшее препятствие и наезд на стоящее транспортное средство составили по 8,5 %. Помимо ДТП зарегистрировано более 50 случаев нарушений Правил дорожного движения. Самыми распространенными нарушениями ПДД стали: несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (ст. 12.16 КоАП РФ), превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час (ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ), непредоставление "преимущества" в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами (ст. 12.17 КоАП РФ), проезд на запрещающий сигнал светофора (ст. 12.12 КоАП РФ). Также были зафиксированы единичные случаи управления транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра (ст. 12.1 КоАП РФ), управления транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена (ст. 12.5 КоАП РФ), нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (ст. 12.15 КоАП РФ) и непредоставления преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения ст. 12.18 КоАП РФ).⁵

И тут возникает вполне обоснованный вопрос: как такое возможно? Разве могут высокоавтоматизированные транспортные средства попадать в ДТП и тем более нарушать правила дорожного движения?

И если с участием ВАТС в ДТП все более менее понятно, происшествия, как правило, происходят по вине других участников дорожного движения. То вот случаи нарушений ПДД вызывают гораздо больше вопросов. Кто совершает эти нарушения: инженер-испытатель или «искусственный интеллект» автомобиля? Пока правила проведения эксперимента требуют нахождения испытателя за ру-

лем высокоавтоматизированного транспортного средства, мы вину за нарушения можем полностью возложить на него.

Потому что только испытатель может переключать режимы управления автомобилем с автоматизированного на ручной и обратно.

Но тогда возникает парадокс: разработчики ВАТС уверяют всех в том, что их автомобили накатывают миллионы километров в автоматическом режиме, а на практике мы периодически сталкиваемся с нарушениями, допущенными испытателями в режиме ручного управления транспортными средствами. Попытки установить истинного виновника нарушений наталкиваются на нежелание разработчиков предоставлять информацию о режиме управления ВАТС в момент его совершения. Между тем, разработчик ВАТС должен досконально разбираться с каждым случаем ДТП или нарушения ПДД, определять их причины и вносить корректировки в программное обеспечение экспериментальных автомобилей с целью недопущения аналогичных инцидентов в будущем. А также предоставлять информацию о результатах опытной эксплуатации в испытательную лабораторию, которая передает их в МВД России.

Таким образом, представления о ВАТС как об абсолютно безопасных, не попадающих в аварии транспортных средствах, опровергаются вышеприведенными статистическими данными.

Возможно вне пределов мегаполиса, на дорогах и магистралях с менее плотными транспортными потоками, высокоавтоматизированные транспортные средства будут гораздо реже попадать в аварийные ситуации. Пока же в условиях мегаполиса ВАТС нельзя отнести к полностью безопасным транспортным средствам.

Уменьшение пробок в мегаполисе в результате появления большого количества беспилотных транспортных средств – это призрачная мечта. Проведение массовых заездов беспилотников позволило выяснить, что они создают пробки не меньше, чем обычные автомобили, которыми управляют люди.

Реальное снижение затрат на транспортировку грузов возможно при использовании беспилотных транспортных средств, когда не нужно тратить на оплату труда водителей и автомобиль можно ис-

пользовать круглосуточно. Что касается перевозки пассажиров, то не так много граждан готовых воспользоваться беспилотным автомобилем для поездки по городу. А за последние пять лет доверие к беспилотникам снизилось еще на 11%. В основном недоверие связано с несовершенством законодательства в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Решение проблем с парковками при активном использовании беспилотников в условиях мегаполиса тоже несколько сомнительно. Постоянное передвижение беспилотников в поисках парковочного места приведет к увеличению количества расходуемого топлива и к дополнительному загрязнению окружающей среды.

Итак, перспективы у рынка беспилотных автомобилей есть, но ждать их массового распространения в нашей стране придется еще минимум лет 10-15. Но за это время большое количество новых автомобилей будут оснащены системами автопилотирования разной степени независимости от водителя.

Чтобы полноценно эксплуатировать беспилотные транспортные средства, необходимо в первую очередь пересмотреть правила дорожного движения в соответствии с которыми «каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя».⁶

В феврале 2021 года Россия, Бельгия, Люксембург, Португалия, Франция, Финляндия, Швейцария и Швеция предложили Экономическому и социальному совету (ЭСС) ООН пересмотреть Конвенцию о дорожном движении в части допуска на дороги общего пользования беспилотных автомобилей, введя понятие «автоматизированная система вождения».

Следует разработать правила допуска беспилотного автомобиля к участию в дорожном движении, предусмотреть систему проверки его безопасности, разработать правила получения права управления ВАТС с автоматизированным режимом управления и привлечения к ответственности за нарушение ПДД.

Определить порядок фиксации дорожно-транспортных происшествий и разработать методику расследования дорожно-транспортных преступлений с участием беспилотных транспортных средств.

Также нужно адаптировать действующее законодательство, регулирующее ОСАГО, каско, порядок страхового возмещения.

И еще не решен вопрос ответственности в случае, если беспилотник по своей вине попадает в дорожно-транспортное происшествие с уголовно-наказуемыми последствиями. Возможна ли в такой ситуации солидарная ответственность производителя автомобиля, разработчика автоматической системы управления, владельца транспортного средства? Кого мы будем привлекать к уголовной ответственности, когда по Уголовному кодексу РФ ответственности может подлежать только физическое лицо?

Нерешенных вопросов с эксплуатацией высокоавтоматизированных, в том числе и беспилотных транспортных средств на российских автомобильных дорогах общего пользования, дорогах мегаполисов остается еще очень много. Но мы не будем терять оптимизма, как когда-то его не теряли будущие покорители космических просторов.

Литература:

1. Безопасность беспилотных автомобилей: миф или реальность. Российская академия транспорта [Электронный ресурс] - URL: http://rosacademtrans.ru/bezopasnost_bespilotnikov/

2. Беспилотные автомобили: как изменится будущее [Электронный ресурс] - URL: <http://rosacademtrans.ru/bspilotnieavto/>

3. Беспилотники вышли на московские дороги [Электронный ресурс] - URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/comments/bspilotniki-vyshli-na-moskovskie-dorogi/>

4. В России на время появится беспилотное такси без инженера-испытателя в салоне [Элек-

тронный ресурс] - URL: http://rosacademtrans.ru/bspilotnoe_taxi/

5. Внедрение беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования: документы и кадры [Электронный ресурс] - URL: http://rosacademtrans.ru/vnedrenie_bespilotnikov/

6. Как беспилотные автомобили могут повлиять на уровень автомобилизации? [Электронный ресурс] - URL: http://rosacademtrans.ru/uoven_automobilizacii/

7. Россия предложила разрешить беспилотный транспорт в Конвенции о дорожном движении [Электронный ресурс] - URL: <https://3dnews.ru/1033026/rossiya-predlogila-razreshit-bespilotniy-transport-v-konventsii-o-dorognom-dvigenii>

¹Высокоавтоматизированное транспортное средство (ВАТС) - транспортное средство, выпущенное в обращение на территории Евразийского экономического союза, допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента. (п. 3 Постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»).

²Waymo — производитель технологии для беспилотных автомобилей. Дочерняя компания Alphabet. Основана 13 декабря 2016 года.

³См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года.

⁴Яндекс» (англ. «Yandex») — российская транснациональная компания в отрасли информационных технологий.

⁵Статистические данные о состоянии аварийности и нарушения ПДД высокоавтоматизированными транспортными средствами получены из АИУС (автоматизированной информационно-управляющей системы) ГИБДД.

⁶Ч. 1 ст. 8 "Конвенции о дорожном движении" (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) [Электронный ресурс] – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136493/

ON SOME ISSUES OF ESTABLISHING AND EXECUTING AN ADMINISTRATIVE FINE IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УСТАНОВЛЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО ШТРАФА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Илья Владимирович Шубин,
Associate Professor of the Department of Administrative Law Moscow State University of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V. Ya. Kikot
E-mail: Shubinilyavlad@yandex.ru

Илья Владимирович Шубин,
адъюнкт кафедры административного права
Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя

Annotation. The article deals with problematic issues concerning the constitutionality of some provisions of administrative-tort legislation in the field of road safety. In addition, the ratio of penalties established at the federal and regional levels is analyzed.

Keywords: administrative responsibility, administrative fine, road safety

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы, касающиеся конституционности некоторых положений административно-деликтного законодательства в сфере безопасности дорожного движения. Кроме того, анализируется соотношение штрафных санкций, установленных на федеральном и региональном уровнях.

Ключевые слова: административная ответственность, административный штраф, безопасность дорожного движения

Научный руководитель: кандидат юридических наук, профессор С.Н. Бочаров

Рецензент: Попугаев Ю.И., доктор юридических наук

Научная специальность: 12.0014 – административное право, административный процесс

Для цитирования: Шубин И.В. О некоторых вопросах установления и исполнения административного штрафа в сфере безопасности дорожного движения // Международный журнал Актуальные проблемы административного права и процесса. 1-2021 стр. 127–130.

В России за сутки транспорт используют в среднем 80 миллионов человек. Протяжённость только автомобильных дорог с твёрдым покрытием около 755 тыс. километров (в том числе 597 тыс. километров дорог общего пользования)¹. По данным опроса ВЦИОМ почти каждый второй житель России является автомобилистом, а транспортных средств зарегистрировано порядка 60 млн. единиц (по состоянию на 1 января 2021 года).

Цифры впечатляют, но есть и «другие» цифры, характеризующие автомобилизацию.

На дорогах России ежемесячно погибает около 1 тыс. человек, около 15 тыс. человек получают ранения разной степени тяжести (см. рисунок 1). За три месяца 2021 года на дорогах России произошло приблизительно 25 тыс. ДТП, в которых более 30 тыс. человек получили ранения, а погибло – около 2,5 тыс. человек.

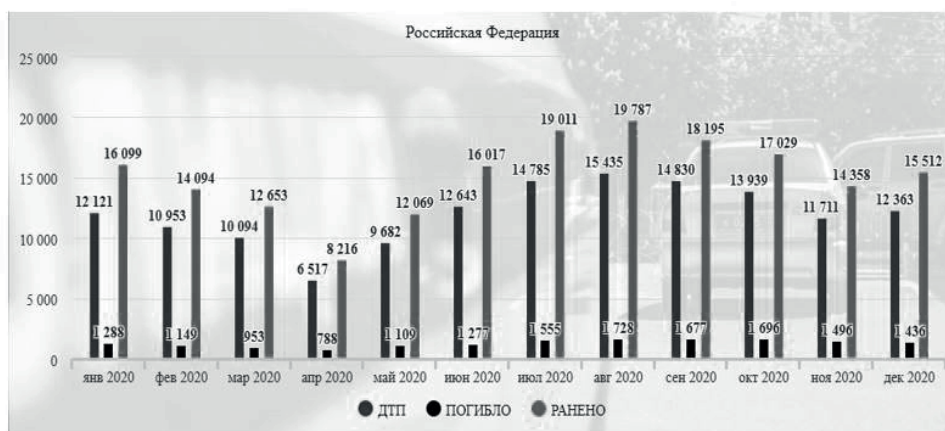


Рисунок 1. Показатели аварийности в Российской Федерации за 2020 г.²

В связи с этим, очевидно, что наряду с заинтересованностью государства в развитии транспортной сферы, присутствует потребность в предотвращении и профилактике дорожно-транспортных происшествий³, снижении смертности и травматизма на дорогах, а также осуществлении эффективного и оперативного надзора за дорожным движением⁴. Всё это требует применения современных и эффективных мер достижения поставленных целей.

Одна из таких мер, помимо всего прочего, повлекла нарушение конституционного положения о социально-территориальном равноправии, выражающееся в гарантированности равенства прав и свобод человека и гражданина независимо от места жительства и других обстоятельств.

Подобное несоответствие появилось в апреле 2011 года⁵, когда были внесены изменения, содержание которых сводится к тому, что в Москве и Санкт-Петербурге совершение определённых административных правонарушений в области дорожного движения повлечёт наложение повышенных административных штрафов, нежели в иных городах Российской Федерации.

По сути, данные нормы для вышеуказанных городов федерального значения установили особый правовой режим привлечения физических лиц к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, тем самым дифференцировав штрафную санкцию в зависимости от места нахождения субъекта административного правонарушения.

Данные изменения были приняты на фоне конституционных положений о равноправии субъектов Российской Федерации (статья 5 Конституции РФ) и о равноправии граждан Российской Федерации и запрещении любой дискриминации (статья 19 Конституции РФ). Не замечаются данные положения и по истечении нескольких лет практики их применения, ни законодателем, ни высшими судебными инстанциями.

Думается, что административная практика должна быть единой на всей территории Российской Федерации и не иметь каких-либо исключений. В данной связи требуется принятие соответствующих изменений для установления единообразных штрафных санкций для всех субъектов Российской Федерации.

Кроме того, вышеуказанное конституционное положение о равноправии граждан не находит отражения и в нормах региональных законов об административной ответственности, что проявляется в крайней территориальной дифференциации региональных штрафных санкций. Следует согласиться с мнением О.С. Рогачёвой о сложившейся правовой ситуации, при которой лица, совершившие тождественные по смыслу административные правонарушения, привлекаются к различным по степени суровости административным наказаниям⁶.

К примеру, в соответствии с частью 1 статьи 3.1 Закона Кировской области от 4 декабря 2007 г. № 200-ЗО «Об административной ответственности в Кировской области» административно наказуемыми являются громкая речь, крики, пение, свист, использование звуковоспроизводящих устройств, автосигнализации (при неоднократном срабатывании), осуществление хозяйственных и иных работ (кроме аварийных работ), эксплуатация механизмов в жилых и нежилых помещениях, во дворах домов, на улицах, создающих шум и препятствующих полноценному отдыху граждан в период с 22 до 6 часов⁷. За их совершение предусмотрено предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере от 500 до 3 000 руб. В то же время в соответствии с частью 1 статьи 61 Закона Алтайского края от 10 июля 2002 г. № 46-ЗС «Об административной ответственности за совершение правонарушений на территории Алтайского края» аналогичные правонарушения в виде нарушения тишины и покоя граждан (выкрики, свист, громкое пение, пользование звуковоспроизводящими аппаратами, установленными на повышенную громкость, громкая игра на музыкальных инструментах и т.п.) на улицах, в городском и внутрирайонном пассажирском транспорте общего пользования, квартирах и домовладениях, местах временного пребывания граждан (санаториях, домах отдыха и т.п.) с 22 до 7 часов влекут в качестве наказания административный штраф на граждан в размере от 500 до 1 500 руб.

Неуплата за размещение транспортного средства на платной городской парковке также повлечёт наложение различных размеров административного штрафа. К примеру, в Рязани совершение данного административного правонарушения повлечёт на-

ложение административного штрафа в размере 1 тыс. рублей, в Москве (соседнем субъекте) размер административного штрафа в 5 раз выше и составляет 5 тыс. рублей.

Единый правовой статус человека и гражданина в аспекте его деликтоспособности не должен размываться и ставится в зависимость от нахождения субъекта ответственности в различных частях единого федеративного государства. При этом не должен нарушаться общеправовой принцип равенства граждан, вытекающий из Международного пакта о гражданских и политических правах от 16 декабря 1966 года, в соответствии с которым данные права являются едиными для всех и распространяются на все части федеративных государств, без каких бы то ни было ограничений и изъятий. При этом вызывает недоумение обособление таких субъектов Российской Федерации как города федерального значения, в которых складывается особый режим административной ответственности в плане повышенных штрафных санкций, когда размеры административного штрафа за однотипные, тождественные правонарушения существенно разнятся в сравнении с другими регионами.

Несоответствие штрафных санкций на одном уровне порождает проблемы межуровневого характера. Так, с 1 января 2016 г. вступили в силу изменения в статью 32.2 КоАП, которые дополнили её пунктом 1.3, в котором предусмотрена возможность уплаты административного штрафа лицом, привлечённым к административной ответственности, в размере половины суммы, если такая оплата происходит не позднее 20 дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа⁸. Распространяется данная преференция только на лиц, привлечённых к административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ⁹.

В этой связи возникают ситуации, при которых лица, совершившие схожие по смыслу административные правонарушения, предусмотренные федеральным и региональным законодательством об административной ответственности, будут претерпевать различные правовые последствия.

Так, в статьях КоАП РФ, описывающие правила остановки и стоянки автомобиля, почти за все

нарушения в этой области предусмотрены весьма существенные штрафные санкции. Наряду с этим, присутствует региональное законодательство, в котором есть похожие нормы, связанные с правилами парковки, только предусматривающие ответственность за неоплату платной городской парковки. К примеру, в Москве санкция за данное административное правонарушение предусматривает административный штраф в размере 5 тысяч рублей¹⁰. При этом лицо, припарковавшее автомобиль в неположенном месте, и лицо, припарковавшее автомобиль на специально отведённом для этого месте, но не оплатившее это место, будут претерпевать разные правовые последствия. Речь идёт не только о размере административного штрафа, который назначается лицу, совершившему административное правонарушение, но и о размере административного штрафа, которое лицо должно уплатить. Ведь в первом случае, лицо уплатит половину назначенного административного штрафа (при соблюдении определённых условий), а во втором полную сумму без права выбора.

Представляется, что введение дисконта при уплате административного штрафа за нарушения регионального административного законодательства благоприятно скажется на добровольном и своевременном исполнении данного вида наказания.

В завершении отметим, что формат настоящей статьи не позволяет осветить весь спектр проблем, которые присущи административно-деликтному законодательству в сфере безопасности дорожного движения. Однако, даже фрагментарно затронутые вопросы, свидетельствуют о необходимости гармонизации, как федерального, так и регионального законодательства.

Литература:

1. Административное право Российской Федерации: учебник / коллектив авторов; под ред. А.В. Мелехина. Москва: ЮСТИЦИЯ, 2019. 624 с.
2. Закон Алтайского края от 10 июля 2002 г. № 46-ЗС «Об административной ответственности за совершение правонарушений на территории Алтайского края» // [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/940002330> (дата обращения: 28.04.2021).
3. Закон г. Москвы от 21.11.2007 № 45 (ред. от 22.05.2019) «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс]

URL: <https://www.mos.ru/upload/documents/files/8414/ZakongMoskviot>

21112007N45(redot22052019) КоАПгMoskvi.pdf (дата обращения: 28.04.2021).

4. Закон Кировской области от 4 декабря 2007 г. № 200-ЗО «Об административной ответственности в Кировской области» // [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/973018673> (дата обращения: 28.04.2021).

5. Показатели состояния безопасности дорожного движения // [Электронный ресурс] URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 28.04.2021).

6. Рогачёва (Захарова) О.С. Разграничение предметов ведения и полномочий как условие эффективности норм об административной ответственности // СПС «КонсультантПлюс».

7. Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014). «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

8. Федеральный закон от 22 декабря 2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 28.04.2021).

Literature:

1. Administrative law of the Russian Federation: textbook / Collective of authors; ed. by A.V. Melekhin. Moscow: JUSTICE, 2019. 624 p.

2. The law of the Altai Krai of July 10, 2002 No. 46-ZS "On administrative responsibility for offences in the territory of the Altai territory" // [Electronic resource] URL: <http://docs.cntd.ru/document/940002330> (date accessed: 28.04.2021).

3. The law of Moscow from 21.11.2007 No. 45 (edition of 22.05.2019) "code of the city of Moscow on administrative offences" // [Electronic resource] URL: <https://www.mos.ru/upload/documents/files/8414/ZakongMoskviot> 21112007N45(redot22052019) КоАПгMoskvi.pdf (date of access: 28.04.2021).

4. The law of Kirov oblast on December 4, 2007 No. 200-ZO "On administrative responsibility in the Kirov region" // [Electronic resource] URL: <http://docs.cntd.ru/document/973018673> (date accessed: 28.04.2021).

5. Indicators of road safety // [Electronic resource] URL: <http://stat.gibdd.ru/> (date of address: 28.04.2021).

6. Rogacheva (Zakharova) O. S. Delineation of subjects of competence and powers as a condition for the effectiveness of the norms on administrative responsibility // SPS "ConsultantPlus».

7. Federal Law No. 69-FZ of 21.04.2011 (as amended on 14.10.2014). "On Amendments to certain Legislative acts of the Russian Federation" // SPS "ConsultantPlus».

8. Federal Law No. 437-FZ of December 22, 2014 "On Amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offences in terms of improving the collection of fines for administrative offences in the field of road traffic" // Official Internet portal of legal information. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed: 28.04.2021).

¹Административное право Российской Федерации: учебник / коллектив авторов; под ред. А.В. Мелехина. Москва: ЮСТИЦИЯ, 2019. С. 469.

²Показатели состояния безопасности дорожного движения // [Электронный ресурс] URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 28.04.2021).

³См. например: Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 01.03.2018 «Послание Президента Федеральному Собранию»; Указ Президента РФ от 09.10.2007 № 1351 (ред. от 01.07.2014) «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года»; Приказ Минэкономразвития России от 14.12.2013 № 741 «Об утверждении методических указаний по подготовке стратегического и комплексного обоснований инвестиционного проекта, а также по оценке инвестиционных проектов, претендующих на финансирование за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе» (Зарегистрировано в Минюсте России 07.03.2014 № 31544).

⁴МВД России осуществляются комплексные мероприятия, направленные на достижение целевых показателей, установленных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

⁵Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

⁶Рогачёва (Захарова) О.С. Разграничение предметов ведения и полномочий как условие эффективности норм об административной ответственности // СПС «КонсультантПлюс».

⁷Закон Кировской области от 4 декабря 2007 г. № 200-ЗО «Об административной ответственности в Кировской области» // [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/973018673> (дата обращения: 28.04.2021).

⁸Федеральный закон от 22 декабря 2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

⁹За исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, частью 3.1 статьи 12.16, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 КоАП РФ.

¹⁰Закон г. Москвы от 21.11.2007 № 45 (ред. от 22.05.2019) «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс] URL: [https://www.mos.ru/upload/documents/files/8414/ZakongMoskviot21112007N45\(redot22052019\)КоАПгMoskvi.pdf](https://www.mos.ru/upload/documents/files/8414/ZakongMoskviot21112007N45(redot22052019)КоАПгMoskvi.pdf) (дата обращения: 28.04.2021).

**COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF THE MECHANISM FOR IMPLEMENTING
THE JURISDICTIONAL PROCEDURE FOR INITIATING ADMINISTRATIVE
PROCEEDINGS BY THE EXECUTIVE AUTHORITIES
OF THE EAEU MEMBER STATES**

**СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ
ЮРИСДИКЦИОННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ВОЗБУЖДЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО
ПРОИЗВОДСТВА ОРГАНАМИ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ
СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС**

Victoria Andreevna Yuneva,

Associate of the Faculty of Training of Scientific, Pedagogical and Scientific Personnel (Platoon Commander)
Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after
E-mail: Afinogeeva2011@yandex.ru

Виктория Андреевна Юнева,

адъюнкт Факультета подготовки научно-педагогических и научных кадров (командир взвода) Московский университет МВД России
имени В.Я. Кикотя

Annotation. The problem of administrative procedures is given special attention in scientific discussions at representative events, when writing scientific articles. At the same time, some legal scholars noted the idea of harmonization and unification of administrative and tort legislation in the EAEU space. We, in turn, believe that administrative procedures in the executive authorities should be uniform (a single mechanism and conceptual apparatus, stages of implementation), but taking into account the specifics of a particular country that is part of the Eurasian Economic Union.

Keywords. Administrative proceedings, the Eurasian Economic Union, executive authorities, the EAEU member States, jurisdictional procedures, initiation of administrative proceedings, initiation of an administrative offense ca

Аннотация. Проблеме административных процедур уделяется особое внимание в научных дискуссиях на представительских мероприятиях, при написании научных статей. Вместе с тем, некоторые ученые –правоведы отмечали идею гармонизации и унификации административно-деликтного законодательства на пространстве ЕАЭС. Мы, в свою очередь, считаем, что административные процедуры в органах исполнительной власти должны быть единообразны (единый механизм и понятийный аппарат, этапы реализации), но с учетом специфики той или иной страны, входящей в состав Евразийского экономического союза.

Ключевые слова. Административное производство, Евразийский экономический союз, органы исполнительной власти, страны-члены ЕАЭС, юрисдикционные процедуры, возбуждение административного производства, возбуждение дела об административном правонарушении

Научная специальность: 12.00.14 административное право; административный процесс

Научный руководитель: заместитель начальника кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук, доцент Е.О. Бондарь

Для цитирования: Юнева В.А. Сравнительно-правовой анализ механизма реализации юрисдикционной процедуры возбуждения административного производства органами исполнительной власти стран-членов ЕАЭС // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.131-136.

Рассмотрим процедуру возбуждения административного производства в административно-деликтном законодательстве стран-членов ЕАЭС.

Итак, административная процедура — порядок деятельности административных органов по рассмотрению и разрешению административных дел, который делится на ряд процессуальных стадий и завершается принятием управленческого или юрисдикционного решения.

Административное производство - это процедура рассмотрения должностными ли-

цами или уполномоченными органами дел об административных правонарушениях.

КоАП РФ содержит главу, посвященную данному вопросу. Статья 28.1 КоАП РФ закрепляет поводы к возбуждению дела об административном правонарушении. Поводами являются:

- наличие события административного правонарушения (непосредственное обнаружение достаточных данных, указывающих на наличие события, должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях; поступившие из правоохранительных органов,

а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения; сообщения и заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения);

- фиксация административного правонарушения в области дорожного движения или административного правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренного законом субъекта Российской Федерации;

- подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица.

Дело об административном правонарушении может быть возбуждено должностным лицом, уполномоченным составлять протоколы об административном правонарушении, при наличии хотя бы одного из поводов, закрепленных в норме КоАП РФ. и достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения. В случае отказа в возбуждении дела об административном правонарушении при наличии материалов, сообщений, заявлений, должностным лицом, рассмотревшим указанные материалы, сообщения, заявления, выносится мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Протокол об административном правонарушении составляется немедленно после выявления совершения административного правонарушения. Для дополнительного выяснения обстоятельств дела, данных и сведений и физическом/юридическом лице, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, протокол об административном правонарушении составляется в течение двух суток с момента выявления административного правонарушения. При проведении административного расследования протокол об административном правонарушении составляется по окончании расследования (расследование не должно превышать один месяц с момента возбуждения дела об

административном правонарушении, но срок может быть продлен по ходатайству).

Если непосредственно на месте совершения физическим лицом административного правонарушения уполномоченным на то должностным лицом назначается административное наказание в виде предупреждения или административного штрафа, протокол об административном правонарушении не составляется, а выносится постановление по делу об административном правонарушении. Копия постановления по делу об административном правонарушении вручается под расписку лицу, в отношении которого оно вынесено, а также потерпевшему по его просьбе. В случае отказа от получения копии постановления она высылается лицу, в отношении которого вынесено постановление, по почте заказным почтовым отправлением в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления.

Законодатель подчеркивает, если лицо, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание, составляется протокол об административном правонарушении, который приобщается к вынесенному постановлению [1].

Должностное лицо, уполномоченное составлять протокол об административном правонарушении, после выявления факта совершения административного правонарушения, принимает решение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования в виде определения, а прокурор в виде постановления немедленно после выявления факта совершения административного правонарушения.

Срок проведения административного расследования не может превышать один месяц с момента возбуждения дела об административном правонарушении.

В исключительных случаях указанный срок по письменному ходатайству должностного лица, в производстве которого находится дело, может быть продлен. По окончании административного расследования составляется протокол об административном правонарушении либо выносится постановление

о прекращении дела об административном правонарушении.

При наличии хотя бы одного из обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении, орган, должностное лицо, в производстве которых находится дело об административном правонарушении, выносят постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении.

В Республике Беларусь существует Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях (ПИКоАП), который определяет поводы и основания для начала административного процесса. Итак, поводы:

1. заявление физического лица;
2. сообщение должностного лица государственного органа, общественного объединения, иной организации;
3. непосредственное обнаружение признаков административного правонарушения судом, органом, ведущим административный процесс.

Основаниями для начала административного процесса являются достаточные данные, указывающие на признаки административного правонарушения, предусмотренного статьей Особенной части Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, если при этом отсутствуют обстоятельства, исключающие административный процесс.

Лицо, уполномоченное составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять подготовку дел об административных правонарушениях к рассмотрению, при малозначительности совершенного физическим лицом административного правонарушения вправе не начинать административный процесс и освободить такое лицо от административной ответственности, объявив ему устное замечание, кроме индивидуального предпринимателя, если совершенное административное правонарушение связано с осуществляемой им предпринимательской деятельностью; должностного лица в случае совершения им административного правонарушения в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением своих служебных обязанностей; если повторное совершение административного правонарушения влечет уголовную ответственность; по делам об ад-

министративных правонарушениях, влекущие административную ответственность по требованию. Административный процесс по делам об административных правонарушениях, указанных в статье 4.5 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, начинается только по требованию потерпевшего либо законного представителя привлечь лицо, совершившее административное правонарушение, к административной ответственности, выраженному в форме заявления, и подлежит прекращению в случае примирения с лицом, в отношении которого ведется административный процесс. Примирение по делам об административных правонарушениях, указанным в статье 4.5 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, допускается до объявления постановления по делу об административном правонарушении [2].

При наличии поводов и оснований для начала административного процесса административный процесс считается начатым с момента:

- составления протокола об административном правонарушении;
- составления протокола о процессуальном действии;
- вынесения постановления о мерах обеспечения административного процесса;
- вынесения постановления о наложении административного взыскания в случаях, когда протокол об административном правонарушении не составляется;
- административного задержания физического лица.

Касаемо подготовки дела об административном правонарушении к рассмотрению. Подготовка должна быть осуществлена не позднее десяти суток со дня начала административного процесса, а по делам об административных таможенных правонарушениях, об административных правонарушениях против экологической безопасности, окружающей среды и порядка природопользования и налогообложения - не позднее двух месяцев со дня начала административного процесса.

Также подготовка дела об административном правонарушении к рассмотрению может быть приостановлена.

Дело об административном правонарушении направляется в суд, орган, ведущий ад-

министративный процесс, уполномоченные его рассматривать:

* по делам, рассматриваемым в течение суток, – немедленно;

* по делам, рассматриваемым в иные сроки, – в течение пяти суток с момента окончания подготовки дела об административном правонарушении к рассмотрению.

Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях содержит норму, определяющую поводы к возбуждению дела об административном правонарушении. Поводами являются:

- непосредственное обнаружение уполномоченным должностным лицом факта совершения административного правонарушения;

- материалы, поступившие из правоохранительных органов, а также других государственных органов, органов местного самоуправления;

- сообщения или заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации;

- показания специальных автоматизированных измерительных средств, а также сертифицированных специальных контрольно-измерительных технических средств и приборов наблюдения, фиксирующих совершение административного правонарушения в сфере автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения;

- показания контрольно-измерительной аппаратуры и (или) средств радиотехнического контроля.

Протокол об административном правонарушении составляется в письменной форме уполномоченным на то должностным лицом. Наряду с письменной формой может быть использована электронная форма протокола об административном правонарушении. Протокол об административном правонарушении составляется незамедлительно после обнаружения факта совершения административного правонарушения [3].

Протокол об административном правонарушении не составляется:

1. в случаях совершения административного правонарушения, влекущего наложение административного взыскания в виде предупреждения, если лицо признало факт совершения правонарушения;

2. если административное правонарушение зафиксировано сертифицированными

специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами, работающими в автоматическом режиме, штраф оформляется в виде предписания о необходимости уплаты штрафа;

3. при совершении административных правонарушений, дела по которым рассматриваются органами государственных доходов, в случае, если лицо признало факт совершения административного правонарушения и согласно с наложением взыскания, а также уплатило штраф;

4. при обращении физических лиц с заявлением о восстановлении нарушенных прав дела об административных правонарушениях, рассматриваются судом без составления протокола о правонарушении;

5. если производство по делу об административном правонарушении возбуждено постановлением прокурора и при установлении судьей (судом) непосредственно в ходе рассмотрения судом факта проявления неуважения к суду в случаях.

Прекращение производства по делу об административном правонарушении до передачи дела на рассмотрение при наличии хотя бы одного из обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении, обстоятельств, позволяющих не привлекать к административной ответственности, должностное лицо, в производстве которого находится дело, выносит постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении.

Кодекс Кыргызской Республики о нарушениях предусматривает открытие производства по делу о нарушении. Поводами к открытию производства по делу о нарушении являются [4]:

- непосредственное обнаружение уполномоченным органом достаточных данных, указывающих на наличие события нарушения;

- поступившие от правоохранительных или других государственных органов, органов местного самоуправления, общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события нарушения;

- сообщения и заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации (в том числе в

Интернете), содержащие данные, указывающие на наличие события нарушения;

- фиксация нарушения в сфере дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

- фиксация нарушений Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение максимальных размеров и других линейных параметров транспортных средств с превышающими нормами, установленными для проезда по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики, а также Порядка пользования автомобильными дорогами и дорожными сооружениями и их охраны на территории Кыргызской Республики работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

При наличии оснований производство по делу о нарушении может быть приостановлено. При совершении нарушения уполномоченным органом составляется протокол на бумажном носителе или может быть использована электронная форма протокола о нарушении, удостоверенного электронной подписью. Нарушение может быть рассмотрено и разрешено должностным лицом уполномоченного органа на месте совершения нарушения.

Законодатель так же предусматривает особые случаи составления протокола о нарушении. К ним относятся:

- неблагоприятные погодные условия (уполномоченный орган имеет право составить протокол в ближайшем пригодном для этого помещении или транспортном средстве).

- если у лица отсутствуют документы, удостоверяющие его личность, и при этом оно отказывается подтвердить свою личность и предоставить сведения о месте своего проживания, то уполномоченный орган имеет право доставить лицо, привлекаемое к ответственности за совершение нарушения, в помещение органа. Срок составления протоко-

ла в этих случаях не может превышать трех часов.

- о доставлении составляется соответствующая запись в протоколе о нарушении; по требованию лица уполномоченный орган обязан предоставить ему документ, подтверждающий время доставления и составления протокола.

Каждый случай составления протокола уполномоченный орган заносит в базу данных. В случае, когда нарушение зафиксировано с помощью специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол о нарушениях не составляется, а постановление по делу о нарушениях выносится без участия лица.

Кодекс об административных правонарушениях Республики Армения не прекращал своего действия с 1985 года, когда Республика Армения входила в состав СССР. Раздел V «Производство по делам об административных правонарушениях» Кодекса не закрепляет поводы к возбуждению дела об административном правонарушении, но имеет норму, которая устанавливает, что производство по делу об административном правонарушении не может быть начато, а начатое подлежит прекращению при наличии следующих обстоятельств: отсутствие события и состава административного правонарушения; если лицо на момент совершения административного правонарушения не достигло шестнадцатилетнего возраста; невменяемость лица, совершившего противоправное действие или бездействие; действие лица в состоянии крайней необходимости или необходимой обороны; принятие закона об амнистии, если он устраняет применение административного взыскания; отмена акта, устанавливающего административную ответственность; истечение к моменту рассмотрения дела об административном правонарушении сроков; наличие по тому же факту в отношении лица, привлекаемого к административной ответственности, постановления компетентного органа (должностного лица) о наложении административного взыскания или неотменного постановления товарищеского суда, если материалы были переданы в товарищеский суд органом (должностным лицом), имеющим право налагать административное взыскание по данному делу, либо наличие неотменного постановления о прекращении

дела об административном правонарушении, а также наличие по данному факту уголовного дела; смерть лица, в отношении которого было начато производство по делу [5].

Законодатель подчеркивает, что дело об административном правонарушении рассматривается при открытых дверях. Если в течение рассмотрения дела орган (должностное лицо) приходит к выводу, что в нарушении содержатся признаки преступления, то передает материалы прокурору, органу предварительного следствия или дознания.

Таким образом, подводя итог всему вышесказанному, сделаем вывод о том, что на данном этапе исторического развития унификация и гармонизация административно-деликтного законодательства не представляется возможной и является задачей на перспективу. Подчеркнем, что каждый нормативно-правовой акт стран-членов ЕАЭС составлен в соответствии с национальными особенностями. К примеру, Кодекс Республики Армения подчеркивает, что дело об административном правонарушении рассматривается при открытых дверях. В Республике Беларусь не КоАП регулирует исследуемую проблему, а ПИККоАП. Поводы, закрепленные в КоАП РФ наиболее однородны с поводами Кодекса о нарушениях Кыргызской Республики, явным отличием выступает сообщение о событии административного правонарушения из сети Интернет.

Литература:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 04.02.2021);
2. Процессуально-Исполнительный Кодекс Республики Беларусь Об Административных Правонарушениях 194-З от 20.12.2006 г.;
3. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235- V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.02.2021 г.);
4. Кодекс Кыргызской Республики о нарушениях от 13 апреля 2017 года № 58 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 15.01.2021 г.);
5. Кодекс об административных правонарушениях Республики Армения от 6 декабря 1985 г.

Bibliographic list:

1. The Code of the Russian Federation on Administrative Offences of 30.12.2001 N 195-FZ (as amended on 04.02.2021);
2. Procedural and Executive Code of the Republic of Belarus on Administrative Offenses 194-Z of 20.12.2006;
3. Code of the Republic of Kazakhstan on Administrative Offenses of July 5, 2014 No. 235-V (with amendments and additions as of 01.02.2021);
4. Code of the Kyrgyz Republic on Violations of April 13, 2017 No. 58 (with amendments and additions as of 15.01.2021);
5. Code of Administrative Offences of the Republic of Armenia of December 6, 1985.