

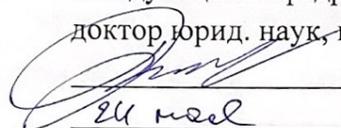
МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
Кафедра теоретических и публично-правовых дисциплин

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК

Заведующий кафедрой

доктор юрид. наук, профессор

 О.Ю. Винниченко

24 июля 2023 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

магистерская диссертация

МЕХАНИЗМЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

40.04.01 Юриспруденция

Магистерская программа «Магистр права»

Выполнила работу
студентка 2 курса
очной формы обучения



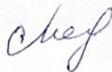
Давыдова Мария Сергеевна

Научный руководитель
канд. юрид. наук



Винниченко Евгений Олегович

Рецензент
старший помощник прокурора
Тюменского района
младший советник юстиции



Молчанова Елена Алексеевна

Тюмень

2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	10
1.1. СУБЪЕКТЫ ГРУППЫ РИСКА.....	10
1.2 ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ, СОЗДАЮЩИЕ РИСК ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ	27
ГЛАВА 2. ПОСЛЕДСТВИЯ ВЛИЯНИЯ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ФАКТОРОВ	34
2.1 ДЕЙСТВУЮЩИЕ НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	34
2.2 ОЦЕНКА ИСПОЛНИМОСТИ (СОБЛЮДЕНИЯ) ДЕЙСТВУЮЩИХ НОРМ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.....	63
ГЛАВА 3. МЕХАНИЗМ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ	72
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	72
3.1 ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ НОВЕЙШИХ КОММУНИКАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ В ДОРОЖНЫХ КОНСТРУКЦИЯХ.....	72
3.2 ЗАРУБЕЖНЫЕ ВАРИАНТЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ	80
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	80
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	97
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	100

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования определяется тем, что безопасность дорожного движения выступает одним из социально-значимых факторов обеспечения национальной безопасности. В этой связи уделяется значительное внимание регулярному проведению мониторинга динамики и причин ДТП, их разновидностей и особенностей.

Несмотря на сокращение аварийности как по Тюменской области, так и по стране в целом, должностные лица, от действий которых зависит безопасность дорожного движения, не должны пребывать в состоянии расслабленности относительно задач своей работы [Тимоховец, Чичиланова, с. 3-8]. Во-первых, отдельные регионы всё же демонстрируют рост и общего количества, и тяжести ДТП, во-вторых, даже 5 смертельных исходов на 100 происшествий – негативный результат. Недостатком абсолютных показателей является невозможность их применения для сравнения уровней безопасности дорожного движения на территориях с различной численностью населения и уровнем автомобилизации [Майборода, с. 41].

Особое значение для достижения целей национального проекта «Безопасные качественные дороги» приобретает разработка эффективных путей противодействия нарушению Правил дорожного движения. В совокупности таких факторов, как улучшение дорожного покрытия по территории страны, применение новейших технологий и контроль за исполнением Правил, по мнению автора, приведут к сокращению нарушений водителями, и соответственно снижению уровня аварийности на дороге.

В рамках настоящего исследования была проведена работа по изысканию различных причин, по которым совершаются правонарушения и преступления в области безопасности дорожного движения. Выделены особо значимые аспекты, такие как употребление алкоголя, а также безответственность при вождении, при котором следует проявлять максимальную осторожность.

Исследована ответственность за виновность в аварии. Автор не занимается вопросом устрашения наказания и созданием новых законов. Наоборот, современное законодательство сравнивается с редакциями прошлых лет для понимания того, что все полезное достаточно емко придумали ещё в прошлом столетии.

Разумеется, что виновность повлечет за собой ответственность по главе 12 Кодекса об административных правонарушениях. Помимо административной ответственности охватывается и уголовная, поскольку не редки случаи совершения преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ. Как субъекты – виновники совершения ДТП в исследовании рассматриваются не только водители, но и пешеходы, пассажиры, иные лица, которые автор объединил в «группу риска». Должностные лица и подчиненные им организации также рассматриваются как формально ответственные за отдельные случаи дорожных происшествий.

Скоординированные и грамотные действия субъектов государства призваны уменьшить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий. Поэтому определение направлений и принципов эффективного управления безопасностью дорожного движения выступает одним из важнейших элементов государственного управления в сфере обеспечения национальной безопасности. Рассматривая вопросы безопасности дорожного движения и комментируя работу ответственных органов, Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин на заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации отметил еще в марте 2015 года, что эта проблема продолжает оставаться одной из наиболее актуальных в сфере обеспечения национальной безопасности.

Согласно растущему уровню автоматизации жизни общества, увеличению темпов жизни и числа автомобилей на дорогах страны, понятно, что значение автомобильного транспорта в жизни россиян будет только расти, а поиск путей повышения безопасности участников дорожного движения становится все более актуальной проблемой. Тяжелые последствия дорожно-транспортных

происшествий негативным образом сказываются и на экономике страны в соответствии с гибелью и ранением людей, утратой ими трудоспособности, а также повреждением и потерей материальных ценностей.

При этом согласно данным официальной статистики Главного управления Госавтоинспекции МВД Российской Федерации сотрудниками дорожно-патрульной службы ежегодно выявляется около 50 миллионов административных правонарушений, совершенных участниками дорожного движения. Подобный факт подтверждает необходимость государственного управления и государственного принуждения в системе управления безопасностью дорожного движения. Этими аспектами определяется актуальность исследования понятия и особенностей, содержания и методов оптимизации государственного управления безопасностью дорожного движения.

Цель работы – характеристика системы управления безопасностью дорожного движения на муниципальном уровне и разработка направлений ее совершенствования.

Для достижения в работе были поставлены соответствующие задачи:

- 1) определить сущность элементов дорожного движения, оказывающих наибольший риск совершения дорожно-транспортного происшествия;
- 2) проанализировать модели, механизм и процессы управления безопасностью дорожного движения;
- 3) раскрыть аспект сокрытия участников ДТП с места происшествия с криминалистической точки зрения;
- 4) исследовать нормативно-правовое и организационное обеспечение безопасности дорожного движения в городе Тюмени и Тюменском районе;
- 5) охарактеризовать нормативно-правовое регулирование государственного управления безопасностью дорожного движения, в том числе первую редакцию Уголовного Кодекса для рассмотрения вопроса о намерении законодателя устроить ответственность;

б) провести анкетирование и анализ полученных результатов по вопросу «Соблюдение Правил дорожного движения жителями города Тюмени»;

7) изучить зарубежный опыт управления безопасностью дорожного движения;

8) охарактеризовать результаты политики управления безопасностью дорожного движения, в том числе инновации информационно-транспортной системы (далее – ИТС), ее эффективность;

9) по результатам анализа предложить направления совершенствования дорожной инфраструктуры;

10) обозначить организационно-экономические подходы к совершенствованию управления безопасностью дорожного движения.

Объект исследования – совокупность общественно-политических, нормативно-правовых, экономических, организационных и методологических факторов и условий, определяющих особенности и направления государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Предмет анализа – содержание обеспечения безопасности дорожного движения на муниципальном уровне; технологические предложения по совершенствованию дорожной безопасности.

Методологическая основа диссертации: при подготовке исследования применялись общие методы научного познания (сравнение, исторический анализ, интервьюирование, анкетирование), специальные правовые методы (формально-юридический, сравнительно-правовой).

Нормативную основу исследования составили федеральные законы Российской Федерации, в том числе административное законодательство, уголовное законодательство, уголовно-процессуальное законодательство, подзаконные акты (Приказы министерств РФ, Постановления Правительства «О правилах дорожного движения», Положения об надлежащем устройстве транспорта и дорожного движения), Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», законы

субъектов РФ, определяющие особенности управления и полномочия государственных органов в обеспечении безопасности дорожного движения, муниципальные акты, приговоры и постановления судов, решение ЕАЭС.

Эмпирическую основу исследования составили статистические данные о динамике показателей безопасности дорожного движения в России, Тюменской области, Тюменского муниципального района и города Тюмени.

Теоретическую основу диссертации составили научные работы и исследования, представленные в списке литературы. В этой связи необходимо отметить, что в современной литературе представлено значительное количество учебных источников, исследований, монографий, статей в периодической печати, рассматривающих проблему обеспечения безопасности дорожного движения. Однако полноценного исследования по предложению совершенствования системы дорожной безопасности с анализом моделей, механизмов и методов профилактики до сих пор не найдено.

В процессе написания работы были использованы труды: «Государственное управление безопасностью дорожного движения» под редакцией Ю.А. Рябоконт, в котором определено понятие безопасности дорожного движения; Дугенец А.С. «Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения // Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы и перспективы», в котором рассмотрены современные особенности и направления обеспечения безопасности дорожного движения и представлен региональный и муниципальный опыт; Карева В. В. «Теория и практика управления безопасностью дорожного движения: факторы, методы, инструменты», в которой представлены актуальность и значимость инструментов управления безопасностью дорожного движения; Майоров С.Н. «Управление безопасностью дорожного движения», в котором определены история, теория и практика управления безопасностью дорожного движения, проблемы и перспективы развития современной российской ситуации в сфере безопасности дорожного движения. Особое значение для результатов и организации исследования имели

статистические сведения «Дорожно-транспортная аварийность в Тюменской области за 2015-2023 год» и электронные ресурсы, позволяющие представить и проанализировать актуальные сведения и показатели безопасности дорожного движения.

Структура исследования. В соответствии с особенностями и содержанием исследования оно представлено введением, в котором сформулированы цели и задачи, методологические основы исследования, теоретической частью, в которой автором обозначены субъекты, на которых необходимо уделить больше внимания для профилактики совершения ДТП, понятие безопасности дорожного движения и особенности ее обеспечения, проанализированы нормативно-правовые аспекты безопасности дорожного движения, охарактеризован зарубежный опыт управления безопасностью дорожного движения. Во второй главе представлены нормативно-правовые положения, регулирующие ответственность за административные правонарушения и уголовные преступления, с повышенным риском причинения вреда здоровью человека и имуществу. Проведено сравнение первоначальной и действующей редакций Уголовного Кодекса Российской Федерации в части отсутствия необходимости устроения наказаний для предотвращения ДТП. В соответствии с результатами проведенного исследования во второй главе работы обобщены восприятие водителями необходимости соблюдения Правил дорожного движения. В третьей главе проведен анализ уже существующих и нововведенных методов обеспечения безопасности участников дорожного движения, предложены методы по усовершенствованию по аналогии с зарубежным опытом, а также внесено предложение по обеспечению безопасности конкретно пешеходов города Тюмени на отдельных дорожных участках. В заключении подведены итоги работы, представлены наиболее значимые выводы и предложения.

Совокупность использованных при подготовке работы нормативно-правовых актов, а также учебники и учебные пособия, материалы периодической печати, а также статические сведения представлены в списке использованных источников.

Научная новизна диссертационного исследования определяется комплексным исследованием вопросов технического совершенствования для предотвращения совершения административных правонарушений, преступлений, снижения травматизма и смертности в результате ДТП. Вопрос раскрывается на уровне муниципалитета (на примере г. Тюмени), но данные методы в ближайшем будущем могут быть распространены повсеместно на территории России при помощи коммуникационных технологий и интеллектуальной транспортной системы.

На защиту выносятся следующие положения:

- 1) Нарушение лицами отдельных норм административного законодательства, регулирующего ответственность за нарушение Правил дорожного движения, способствует созданию аварийных ситуаций, содержит риск травматичности и летального исхода. Определение лиц, склонных к таким нарушениям является шагом к последующему предотвращению дорожно-транспортных происшествий.
- 2) Размер и строгость наказания за упомянутые нарушения не прямо пропорциональны как уровню их соблюдения, так и уровню безопасности.
- 3) Внедрение ИТ-системы продуктивно сказывается на безопасности дорожного движения.
- 4) Установка алкогольных блокираторов в автомобиле эффективны, как в качестве альтернативного наказания для нарушителей, так и в качестве средства повышения безопасности движения маршрутного транспорта при помощи новейших технологий.

ГЛАВА 1. ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1.1. СУБЪЕКТЫ ГРУППЫ РИСКА

В данном разделе автором предлагается рассмотреть отдельные категории водителей и участников дорожного движения, от которых угроза создания аварийной ситуации отличается от рядовых (законопослушных) водителей.

1. Жители районных (сельских) поселений.

В данную группу я приняла решение взять данные не со всего Тюменского районного, а 5 укрупненных административных единиц с численностью населения более 10 000 чел.: рабочий посёлок Богандинский, р.п. Боровский, р.п. Винзили, село Каскара и посёлок Московский.

Причины, по которым данная группа риска чаще всего попадает в ДТП:

Алкогольное опьянение.

Научный центр безопасности дорожного движения МВД России составил социальный портрет таких водителей: зачастую это мужчина 30-39 лет со средним или средним специальным образованием, ранее привлекавшийся к административной ответственности, официально нетрудоустроенный [Тонтоев, с. 74-76].

Административная ответственность наступает в случае употребления веществ, вызывающих опьянение. Факт употребления определяется наличием этилового спирта в определенной концентрации с учетом погрешностей:

- 0,16 миллиграмма спирта на один литр выдыхаемого воздуха;

- наличие в крови спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр [2].

По подсчетам на специальных медицинских показателях, при среднем росте мужчины в РФ 175 см и весе 80 кг допустимая доза увеселительных напитков для последующего вождения – 1 бутылка хмельно-солодового напитка крепостью 5-6% в объеме 450 мл (стандартная бутылка или банка).

Для женщин этот показатель меньше – при среднем весе в 70 кг и росте в 170 см допустимая доза игристого напитка крепостью 7% = 180 мл (один бокал). Это та доза, которая не влияет на сознание человека, не влияет на способность управления транспортным средством [49].

Слабо представляется застолье или рядовые праздники в районных поселках, где каждый выпил по одному бокалу и поехал домой.

За период с января по декабрь 2022 года в Тюменском районе было зафиксировано 16 ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения, 29 человек ранено, 2 скончалось.

В городе Тюмени с января по декабрь 2022 года в городе Тюмени было зафиксировано 54 ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения, 91 человек ранен, 9 погибло. С начала 2023 года в области произошло уже 360 дорожно-транспортных происшествий.

Представляется, что в городе латентность таких преступлений и правонарушений несколько ниже, поскольку ввиду урбанизации растут и зарплаты, и количество автомобилей на душу населения. Соответственно, контроля со стороны ГИБДД направлено на город и прилегающие тракты гораздо больше, нежели в поселках. ДТП не происходит с каждым, кто сел за руль нетрезвым, соответственно мы не можем точно подсчитать, как часто жители поселков, сел, деревень могут позволить себе сесть за руль в таком состоянии. Также хотелось бы отметить такой факт, что в небольших муниципальных единицах зачастую малое количество продуктовых магазинов, но поскольку отсутствует какой-либо контроль, такие магазины зачастую круглосуточно продают алкоголь кустарного производства.

Управление транспортным средством лицами, не имеющими водительского удостоверения.

Второе явление, которому способствует отсутствие постоянного контроля со стороны органов безопасности дорожного движения. Недостаточное количество автошкол, пример родителей или товарищей также влияет на отсутствие желания получать водительское удостоверение. Не секрет, что

несовершеннолетние жители поселков, особенно расположенных далеко от районных центров, умеют неплохо обходиться с транспортным средством [Малолеткина, Королева, с.1-3].

В апреле 2023 года ГИБДД Тюменской области ввиду роста происшествий на дороге с участием несовершеннолетних в весенний период провело ряд профилактических мероприятий, например, «Дети на дороге» и «Велобезопасность». Важность проведения таких мероприятий отмечают в своей научной работе Имомназаров С.К., Абдуганиев Ш.О., Рахимжонов А.А., Журабоев Д.И. [58, с. 940]. В средствах массовой информации инспекция также отметила, что участились случаи вождения без водительского удостоверения молодыми людьми.

В деревнях и сёлах инспекторы нацелены останавливать мотоциклистов на предмет наличия водительского удостоверения категории «А», а в городе – велосипедистов, и лиц, передвигающихся на электросамокатах, на предмет нарушений Правил дорожного движения в целом.

Недостаточное содержание автомобиля, недосмотр за технической составляющей.

Продиктовано разным уровнем заработной платы среди города и прилегающего района, уровнем личной ответственности, контроля.

Обратимся к Постановлению Правительства РФ от 23.10.1993 «О Правилах дорожного движения» [17] вместе с «Основным положением по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» [18]. В рассматриваемых автором районах в соответствии с Постановлением допускаются (в контексте «случаются, происходят, возникают») следующие нарушения:

П. 1.1 Несоответствие эффективности торможения (ГОСТ Р 51709-2001)

П. 1.5 Недостаточная обеспеченность стояночной тормозной системой неподвижного состояния.

П. 2.1 Суммарный люфт рулевого управления превышает допустимые значения.

П. 4.1 Не работают стеклоочистители (зачастую отсутствуют, чистка лобового стекла производится собственноручно)

П. 5.2 Шины имеют повреждения, 5.4 шины не соответствуют модели автомобиля (по нагрузке или по размеру), установлены разные шины на колесах.

П. 6.1 Содержание вредных веществ в газах превышает ГОСТ Р 52033-2003, п. 6.5 Допустимый уровень внешнего шума превышает величины, установленные ГОСТом Р 52231-2004.

П. 7.1 Отсутствие зеркал заднего вида, брызговиков и иных, предусмотренных конструкцией деталей.

Статистика приведена в соответствии с опросом жителей небольших поселений, анализом сайтов продажи автомобилей, исследованием базы судебных решений.

В частности, статистика позволяет также сказать, что наличие данных технических недостатков в соответствии с Постановлением запрещают эксплуатацию транспортных средств. По мнению автора и лиц, разбирающихся в устройстве автомобиля, данные нарушения прямо способствуют совершению ДТП, за исключением пункта 6.1, который прописан в Постановлении для поддержания экологических норм.

Влияние шин на возможность ДТП отражена в приговоре № 1-123/2021 1-23/2022 от 15 февраля 2022 г. по делу № 1-123/2021 Шарыповского районного суда (Красноярский край) [40] – «Нарушение водителем п. 5.4 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, а именно: эксплуатация транспортных средств, если шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства, состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями в виде причинения тяжкого вреда здоровью Потерпевший №1».

2. Категория водителей, которые в силу возраста и привычек осуществляют небезопасную езду. К данной группе риска отнесём лиц определённого возраста и наличием определенного стажа вождения, с характерной агрессивной, небезопасной манерой езды.

Портрет: мужчина 20-29 лет, часто - на автомобиле с мощным мотором, со средним или высшим образованием, ранее не привлекавшийся, обеспеченный или со средним заработком.

Чаще всего манера вождения – скоростная, сигналы поворота включается эпизодически, некая наглость, на дороге чувствует себя как на соревнованиях. Таким лицам присущи:

Опасное вождение – в соответствии с п.2.7 Правил Дорожного Движения, опасное вождение выражается в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом нарушений. Например, невыполнение требования уступить дорогу, необоснованное перестроение при интенсивном движении («шашки»), несоблюдение безопасной дистанции, необоснованное резкое торможение, препятствование обгону. Опасным такое вождение будет признано, если указанные действия повлекут за собой ситуацию, создающую угрозу гибели или ранения людей, угрозу причинения иного материального ущерба.

Разговор по мобильному телефону.

Разговор по средствам связи без специального устройства, удерживающего телефон и позволяющего разговаривать без рук, отвлекает внимание водителя, который должен быть сосредоточен на процессе езды. Разумеется, это также запрещено Правилами Дорожного Движения. По мнению автора, вообще пользование мобильным телефоном для переключения музыки, общения посредством сообщений и иное использования устройства справедливо запрещено. Однако молодые люди считают себя достаточно опытными, чтоб предусмотреть ситуацию опасности, и поэтому не считают этот фактор отвлекающим. Анализ опроса с мнением водителей по поводу использования мобильного телефона во время движения предоставлен во 2 главе 3 параграфе.

Состояние усталости.

А также состояние после принятия некоторых лекарств, веществ, несоблюдение время отдыха, сонное состояние – то есть, ситуация, при которой внимание водителя ослаблено, а реакция заторможена является наиболее

опасной. Человек теряет способность быстро среагировать, предусмотреть опасность и создает угрозу дорожно-транспортного происшествия.

К слову о «лекарственном» опьянении. В негласный перечень лекарств из общеизвестных входят «Валидол», «Корвалол», «Нурофен-плюс», «Терафлю», «Супрастин».

Данные препараты ввиду наличия в них этилового спирта и седативных веществ могут вызывать сонливость и снизить скорость психомоторных реакций. В Инструкциях к этим препаратам также написано, что пациентам противопоказано вождение автотранспорта и занятие другими потенциально опасными видами деятельности, требующими повышенной концентрации внимания.

Несмотря на то, что Инструкция является противопоказанием, а не нормативным актом, запрещающим управление транспортным средством после принятия средства, были случаи отстранения и наложение штрафных санкций на водителей.

Так, постановлением Ноябрьского городского суда от 2 июня 2017 года Тимиркина З.М. привлечена к административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренного ч.1 статьи 12.8 КоАП РФ. Как следует из фабулы дела, правонарушительница передвигалась на автомобиле после употребления лекарственного препарата «Корвалол», в составе которого присутствует производное средство барбитуровой кислоты – «фенобарбитал», оборот которого в РФ ограничен. Суды первой и апелляционной инстанции оставили жалобу Тимиркиной на несогласие с доводами суда и отсутствие события правонарушения без удовлетворения [44].

По такому же правонарушению приговором Ленинского районного суда города Ярославля 30 июня 2021 года был осужден Лебедев С.Н., который употребил «Корвалол» для облегчения приступов сердечных заболеваний, которые установлены экспертизой [45]. Однако же суд посчитал это всего лишь смягчающим наказанием обстоятельством, вопреки принципу законности.

Однако Постановлением Конституционного Суда от 24.11.2022 №51-П решено: с 29 ноября 2022 года до устранения правового пробела сотрудники ГИБДД не должны привлекать водителей к административной ответственности за управление ТС в состоянии "лекарственного" опьянения, то есть, в состоянии опьянения, вызванного веществами, отличными от алкоголя, наркотиков и психотропных веществ [39]. Не совсем справедливо, что в отношении лиц, на которых возложена ответственность вопреки принципу законности, закон обратной силы не имеет.

На май 2023 года разработан проект поправок в Кодекс об административных правонарушениях об устранении правового пробела и отнесение лиц, употребивших отдельные лекарственные средства, вызывающие опьянение, но не содержащие наркотических веществ, к лицам, находящимся в состоянии опьянения.

Изменение конструкции автомобиля ввиду молодежных течений.

К этому нарушению также относятся положения о превышении норм ГОСТа о концентрации выброса вредных веществ отработавших газов и превышении норм звукового шума, указанные выше.

Из Положения приведем пункты об изменении конструкции:

7.3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя.

На верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов могут прикрепляться прозрачные цветные пленки. Разрешается применять тонированные стекла (кроме зеркальных), светопропускание которых соответствует ГОСТу 5727-88.

7.15. Государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не отвечает ГОСТу Р 50577-93. Во избежание ответственности за нарушения Правил, зафиксированных на средства фотофиксации, данная группа риска водителей избавляется от регистрационного знака или же способствуют его нечитаемости.

7.18. В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органов, определяемых Правительством Российской Федерации [18].

К «автокультурам», приверженцы которых намеренно изменяют конструкцию автомобиля без разрешения специальных органов, а иногда и против закона, относятся движения «БПАН» («Без Посадки Авто Нет»), «Боевая Классика», стиль «Стенс».

Примеры кастомизации: установка аэродинамического обвеса («спойлера»), покраска машины без изменения сведений в Паспорте транспортного средства, установка на раме или кузове «кенгурина», установка вместо разрешенного типа света фар света по типу «Ксенон», проставки под пружины для намеренного «завышения» транспортного средства, установка на крышу автомобиля багажника, изготовленного кустарным способом, установка проставок под диски, вследствие которой колёса автомобиля выходят за пределы конструкции.

Всё это любители модернизаций устанавливают ради развлечения, улучшения внешнего вида, не задумываясь о том, что создают аварийную ситуацию на дороге. Любое оборудование, которое не входит в заводскую комплектацию, запрещено использовать без регистрации, поскольку создает опасность при движении для других транспортных средств и пешеходов.

3. Неопытные водители.

Данную группу лиц следует отличать от предыдущей категории, поскольку возраст не имеет значения – это люди, не так давно получившие водительское удостоверение, не имеющие достаточно навыков к быстрому реагированию на дорожную ситуацию. Также, сюда можно отнести лиц, зачастую женщин, которые получили права, но так или иначе в силу обстоятельств, им не приходилось ездить в течение многих лет.

Практикующие водители даже с минимальным стажем все-таки достаточно уверены в себе, чтобы выезжать на дороги общего пользования.

Проблемы и страхи возникают, когда неопытный водитель попадает в стрессовую ситуацию для выхода из которой его навыков недостаточно. К стрессу может привести любая ситуация: скорость потока, отличная от разрешенной и самого водителя, суэта, интенсивный поток торопящихся людей, которые часто сигналижат. Недостаточно ощущаются габариты, страх оказаться на полосе встречного движения, перестроения. Вся стрессовая ситуация влияет на водителя и в конце концов становится угрозой ДТП.

Скорость восприятия дорожных знаков.

Согласно приведённой таблице 1 реагирование является одним из основных компонентов любой деятельности человека. Быстрота же и точность реакции имеют особое значение в условиях дефицита времени. Человек не реагирует мгновенно, от момента поступления информации до ввода в действие мышц проходит время, в течение которого анализируются и синтезируются подученные данные – время реакции [Рябкин, Гавриленко, с.67], [Ефимов, Биюшкин, с.30]. В лабораторных условиях оно составляет 0,1 – 0,3 секунды.

Таблица 1

Особенности психофизиологические деятельности водителя

Характеристика реакции водителей

Время реакции, с	Характеристика водителя
0,6 – 0,8	Водитель подготовлен к возникновению опасности, внимателен и готов тормозить
0,7 – 0,9	Водитель внимателен, но не готов к торможению
1,0 – 1,1	Внимание водителя сосредоточено на переключении передач, на обгоне, на наблюдений за второстепенной дорогой и т.д.
1,4 – 1,9	Водитель не внимателен, рассматривает какой – либо предмет, беседует или ослеплен ярким светом

В дорожных условиях – когда водитель реагирует на несколько раздражителей, выбирая из них наиболее важные, время реакции соответственно увеличивается.

В нормальных рабочих условиях и при хорошем состоянии здоровья водителя время его реакции 0,8 – 1,0 секунды. Из-за внешних раздражителей время реакции может отличаться. Время реакции начинающего водителя увеличивается вдвое.

Во 2 главе также проанализированы ответы респондентов со стажем вождения от 0 до 3 лет об их особенностях управления транспортом.

4. Водители общественного транспорта.

По уровню развития общественного транспорта город Тюмень дважды занимал лидирующую позицию рейтинга среди Российских городов. Однако в 2022 занял 27 место. Ухудшение работы общественного транспорта, по мнению граждан, вынуждает к приобретению автомобилей.

Понимая, что несут ответственность за жизнь многих пассажиров и находятся за рулём внушительного транспорта, водители автобусов стараются не допускать нарушений.

Влияет на этой и средний возраст водителей (редко можно увидеть водителя маршрутного средства женского пола и младше 35 лет). Особенно положительной процедурой автор отмечает прохождение обязательного предсменного медосмотра. Мухамадеева Э.А. отмечает необходимость медицинских осмотров ввиду подверженности водителей общественного (и иного) транспорта свойственным профессии заболеваниям – болезни опорно-двигательного аппарата, респираторные, кожные, сердечно-сосудистые заболевания [Мухамадеева, Русанов, с. 1307-1308].

Предсменные, предрейсовые медицинские осмотры проводятся перед началом рабочего дня (смены, рейса) в целях выявления признаков воздействия вредных и опасных производственных факторов, заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, алкогольного, или иного опьянения.

Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, если такая работа связана с перевозками пассажиров.

По результатам прохождения такого осмотра медицинским работником выносится заключение о наличии или отсутствии признаков факторов, препятствующих выполнению работы, связанной с управлением транспортным средством [22].

Полезным дополнительным элементом контроля, по мнению автора, является активная позиция граждан. Если гражданин замечает явное нарушение правил дорожного движения маршрутным средством (разговор водителя по мобильному телефону, высадка пассажиров вне остановок, перевозка пассажиров сверх максимального количества), он всегда может перейти на сайт по QR-коду, указанному на баннере автобуса.

Вследствие вышеуказанных норм, ДТП с участием водителей автобусов, в результате столкновения заметно уменьшается, по сравнению с предыдущими годами. Водители имеют достаточный опыт, соблюдают скоростной режим, режим труда и отдыха, не садятся за руль в состоянии пониженного внимания.

Рассмотрим таблицу 2 демонстрирующей количество ДТП по Тюмени и Тюменскому району за период с 2020 по 2022 год, с участием водителей, имеющих лицензию на перевозку пассажиров.

Таблица 2

Количество ДТП по Тюмени и Тюменскому району
с участием перевозчиков

Вид транспорта: автобус	Количество ДТП по городу: 2022 год: всего 64 Количество ДТП по району: 2022 год: 1	Количество раненых
Столкновение с другим транспортным средством	В городе: 10 (2021 год – 15; 2020 – 15) В Тюменском районе: 0 (2021 – 1; 2020 – 0).	10
Наезд (на пешехода, препятствие, другое транспортное средство)	В городе: 11 (2021 – 8; 2020 – 7) В районе: 0. 1 съезд с дороги во избежание столкновения со встречным автомобилем. (2021 – 0; 2020 – 1 наезд).	Раненых - 9, погибших - 2. Съезд с дороги – 2 раненых.

Падение пассажира	В городе: 43 (2021 – 39; 2020 - 38) В районе: 0 (2021 – 2; 2020 – 2).	45
-------------------	--	----

На каждое ДТП имеется своя карточка с подробным описанием событий и причин, повлиявших на его совершение. Практически во всех случаях причиной падения пассажира является прибегание водителем к резкому торможению для избежания столкновения. Они получают при этом легкий вред здоровью, зачастую госпитализация не требуется. Однако, руководитель транспортного предприятия и инженер по безопасности могут провести проверку случая. Главным фактором безопасности, опять же, является занятие устойчивых сидячих или стоячих мест, с возможностью держаться за поручень, а также соблюдение количества пассажиров количеству общих мест.

Причиной наезда на другое транспортное средство или пешехода является нарушение непосредственно последними правил дорожного движения: неправильный выбор скоростного режима и переход в непопозволенном месте.

Водители автобусов, как уже отмечилось выше, стараются уходить от столкновения, осознавая масштаб «своего» транспорта, понимая опасность последствий. Всё же, если столкновение происходит, виновны водители легковых средств вследствие несоблюдения дистанции, знаков светофора, очередности проезда.

Автобусы в Тюмени, как можно увидеть по статистике, достаточно безопасное транспортное средство.

Говоря об общественном транспорте, нельзя не упомянуть такси. Люди привыкли называть «такси» всё, что за плату доставляет нас от пункта до пункта. Однако в настоящее время единицы водителей оформляются перевозчиком надлежащим образом в соответствии с законодательством (Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [7]). Применимы правила статьи 747 ГК РФ о договоре фрахтования.

По договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату вместимость транспортного средства на один или несколько рейсов для пассажиров и багажа [3].

Непосредственный водитель заключает такой договор от своего имени, если является индивидуальным предпринимателем. Реальность такова, что любой водитель вне соблюдения требований к стажу водителя (от 3 лет) может арендовать автомобиль и начать получать заказы. В Тюменской области органы власти не так пристально наблюдают за таксопарком, хотя известны случаи аренды даже водителем, лишенным права управления транспортным средством.

Невозможность проверить каждого, легкий заработок и желание заработать в принципе наделяет часть водителей такси (далее автор имеет ввиду как раз неофициально заключивших договор и неофициально осуществляющих деятельность перевозчика в принципе) своеволием на дороге, уверенностью в безнаказанности и абсолютной правоте.

Ввиду отсутствия официального оформления договора невозможно узнать реальную статистику ДТП с участием в ней водителей такси. Если опираться на источники средств массовой информации, можно привести такой результат в таблице 3:

Таблица 3

Примерный показатель числа совершения ДТП таксистами

Вид транспорта: такси	Количество ДТП:
2020	133 (указанных в СМИ)
2021	85 (указанных в СМИ)
2022	150

Число 150 – цифра относительная, поскольку подсчитана автором в новостных источниках местного значения.

Стоит отметить, что практически во всех ДТП виновниками являются водители таких такси – несоблюдение скоростного режима, опасное вождение, непредставление права проезда перекрестков и другие грубые ошибки.

Нередко в целях экономии на топливе такие водители в нарушение п.7.18 Постановления №1090 устанавливают газовое оборудование без внесения информации о конструкции технического устройства.

Необходимо отметить, что ввиду отсутствия официального трудоустройства водители такси не проходят обязательного предрейсового и предсменного осмотра, поэтому быть уверенным в их состоянии будучи пассажиром нельзя (результат опроса и примеры неадекватного поведения таксистов на дороге приведены во второй главе). Сейчас в некоторых сервисах перевозки введен обязательный ежедневный фото-контроль – подтверждение личности водителя путем фотографирования на фронтальную камеру, но и это не дает 100% эффективности.

Ранее не проверялось соблюдение такими водителями режима труда и отдыха, а также маневры автомобиля. Несколько лет назад в Москве, а потом и по регионам в программе таксометра была введена функция, запрещающая работать более 9 часов подряд – приложение не даст брать новые заказы ближайшие 6-8 часов.

Лихое вождение (резкие повороты, перестроения, резкий старт с места) приложение также считывает через акселерометр смартфона, однако на данный момент последующие возможные санкции – негативный отзыв от пассажиров и снятие баллов рейтинга. При пониженном рейтинге приложение блокирует водителя, устраняя возможность «таксовать», но для этого необходимы не разовые, а постоянные нарушения комфортности поездки.

5. Отдельная группа риска.

Автором к данной категории отнесены лица, не являющиеся водителями автомобиля, но участвующие в дорожном движении и способствующие созданию аварийной ситуации.

Пассажиры. Правилами не запрещен разговор между пассажирами, но все же это отвлекающий водителя фактор. Исходя из правил, водитель обязан предупредить своих пассажиров о соблюдении тишины в салоне автомобиля, а

если ситуация выходит из-под контроля, остановить автомобиль до наведения порядка.

Лица, использующие для передвижения электросамокаты (гироскутеры, моноколеса и т.д.) (с марта 2023 года – средства индивидуальной мобильности).

Опасность движения лиц, управляющих данными средствами, состояла по большей части в отсутствии регулирующего законодательства [Ковальчук, с.192]. Постановление от 2023 года устранило правовой пробел.

Для СИМ с поправками теперь установлены:

- максимальная скорость передвижения - не более 25 км/ч;
- дорожные знаки, регулирующие движение.

Не стоит забывать о том, что данные участники дорожного движения нередко переезжали пешеходный переход, не спешиваясь, набирали скорость, которой достаточно сложно управлять (до 25 км/час на тротуаре и при выезде на дорогу). Зачастую вред «самокатчики» причиняют сами себе, поскольку на дорогах мало кто рискует кататься, а водители успевают среагировать на дворовых территориях. Большинство травм происходит от столкновения с препятствиями, не с автомобилями.

Велосипедисты представляют опасность если их поведение непонятно другим участникам движения: хаотичная езда по автомобильным дорогам, отсутствие светоотражающих знаков в темное время суток, создание помехи другим участникам.

Пешеходы. Создание опасных ситуаций.

В соответствии с п.1.3 Правил, все участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать Правила дорожного движения [19]. К ним относятся и пешеходы, и вышеперечисленные лица. Соответственно, переходить в неположенном месте по незнанию правил пешеходу не разрешено. Если произойдет ДТП, скорее всего вину возложат на водителя, как на владельца источника средства повышенной опасности, но означает ли это безнаказанность пешехода? Уголовный Кодекс регулирует этот вопрос в части причинения пешеходом смерти по неосторожности из-за нарушения правил.

В любом случае, водителю необходимо быть максимально осторожным и осмотрительным всегда, а не при угрозе дорожно-транспортного происшествия.

В этом разделе мы рассмотрели субъектов, которые, по мнению автора, находятся в группе риска – зачастую становятся виновниками аварийных ситуаций. Не все водители одинаково опасны и агрессивны на дороге – почему ужесточение правил с каждым годом действует и на них? Нет ли других способов регулирования вождения для лиц, склонных к нарушениям?

Не редко бывают случаи сокрытия водителей с места дорожно-транспортного происшествия. Основные «помощники» разумеется это средства фотовидеофиксации и показания очевидцев происшествия. Однако, переоценить значение трасологической экспертизы в идентификации сокрывшихся лиц, а также их роли и вины в ДТП, практически невозможно [Афзалетдинова, с.49].

Раскрываемость правонарушений и преступлений, повлекших ДТП, довольно высока, поскольку зачастую в условиях аварии участники не имеют физической возможности скрыться с места преступления. Трудность заключается в установлении виновника – сотрудникам ГИБДД необходимо выяснить обстоятельства, способствовавших аварийной ситуации: была ли соблюдена дистанция и боковой интервал, не был ли нарушен скоростной режим и правила приоритета транспортных средств.

Если у сотрудников ГИБДД отсутствует возможность допросить самих участников аварии, а показания свидетелей и видеорегистраторов не демонстрируют полную картину события, вызываются эксперты-криминалисты. Следы, оставшиеся на дорожном полотне, расскажут мельчайшие детали произошедшего.

Это могут быть следы резкого торможения, оставшиеся от шин, следы-предметы, связанные с расследуемым событием: осколки стекла, пластика, части деталей автомобиля. Следы машинного масла, бензина, капли или брызги иных веществ на месте происшествия – всё это может оказаться полезной информацией для расследования.

Например, в Полякова С. (приговор Иркутского областного суда, Дело №2-4/2020), упомянутом во 2 главе, сотрудники ГИБДД обнаружили местонахождение скрывшегося с места ДТП водителя по брошенному в лесу автомобиля со следами, характерными для столкновения с транспортом, со стороны левой задней двери [41].

Нормативное регулирование транспортной экспертизы закреплено в Кодексе об Административных правонарушениях РФ, Уголовно-процессуальном Кодексе Российской Федерации, ведомственными инструкциями, приказами МВД РФ и Прокуратуры РФ.

Особое внимание стоит уделить Кодексам – именно в них прописано обширное число норм, включая субъектный состав, порядок сбора следов преступления – «доказательств», допустимость применения (ст.26.4 КоАП РФ, глава 27 УПК РФ [4]).

Вещественные доказательства в виде животных, физическое состояние которых не позволяет вернуть их в среду обитания также снимаются на плёнку. К примеру, сбитые лоси в определенных обстоятельствах являются основанием привлечения водителя к административной ответственности – штрафу, размер которого определен в Приказе Минприроды России от 08.12.2011 №948 «Об утверждении методики исчисления размера вреда, причиненного охотничьим ресурсам» (такса за 1 единицу уничтоженного животного - лося, горного козла, овцебыка, - восемьдесят тысяч рублей) [23].

Статья 13 Федерального закона «О полиции» от 07.02.2011 №3-ФЗ позволяет сотруднику производить осмотр места происшествия, транспортных средств, предметов, имеющих значение для принятия решения [8]. Сюда можно отнести фиксацию следов дорожно-транспортного происшествия на дороге, осколки пластика и стекла, части автомобиля и дорожной конструкции, которые пострадали в аварии. Вся зафиксированная информация печатывается, подписывается и прикрепляется к делу.

Приказ МВД от 10.02.2006 года №70 «Об организации использования экспертно-криминалистических учетов органов внутренних дел Российской

Федерации» в подробности разъясняет, какой вид экспертизы необходим при расследовании конкретного дорожно-транспортного происшествий [Тарасов, с. 60].

Трасологическая в Приказе подразумевает под собой исследование следов транспортных средств, производственных механизмов, одежды и ее повреждений, запирающих механизмов и сигнальных устройств, и других следов.

Для исследования отдельных деталей на месте аварии пригодится физико-химическая экспертиза веществ: исследование металлов каркаса, крыльев и боковых стоек, исследование лакокрасочных жидкостей, нефтепродуктов при обнаружении разных бензиновых пятен и остатков машинного масла плохого качества, исследование стекла и полимерных материалов (резины) [24].

Транспортная трасология, как и вся эта отрасль в целом, идут «в ногу со временем», несут несомненную и очевидную пользу не только для расследования уголовных и административных дел, но и для осуществления объективного рассмотрения дела в суде, не основанное только на показаниях свидетелей и очевидцев. Это обеспечивает ясность процесса помогает сопоставить очевидные детали с едва заметными, обнаружить следы, по которым возможно достоверно определить виновника, что способствует достижению истины. Ярошик О.Д. отмечает, что при судебном разбирательстве показания эксперта имеют немаловажное значение, поскольку даже такая с виду незначительная деталь как боковой интервал при исследовании наезда на пешехода, может повлиять на исход дела, вплоть до его прекращения за отсутствием вины в действиях водителя [Ярошик, с.67-71]

1.2 ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ, СОЗДАЮЩИЕ РИСК ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

В данном разделе автор предлагает рассмотреть отдельные условия, при которых осуществляется движение автомобиля, способствующие созданию аварийной ситуации.

1. Дорожное покрытие.

В 2020 году опрос жителей России показал Тюмень лидером по качеству дорог. Согласно исследованию, Тюмень – единственный город, где средний балл в опросе превысил 4. На втором месте по качеству дорог оказалась Казань (3,73), на третьем Москва (3,66). Такой показатель качества держался с 2018 по 2021 год ввиду успешной реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2022 году ситуация стала на порядок хуже. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, составила 7,9% (в 2020 году — 7,6%). Официальной причиной отрицательной динамики называется передача дорог в муниципальную собственность от застройщиков (прирост грунтовых дорог).

Качественное дорожное покрытие – достаточная по ширине в зависимости от загруженности трассы полоса, с яркой разметкой, без дефектов (впадин, колеи, посторонних предметов).

Автором предлагается оценить состояние трасс федерального значения, проходящих через Тюмень, и окружной дороги, соединяющих их, как самые интенсивные и пользующиеся спросом.

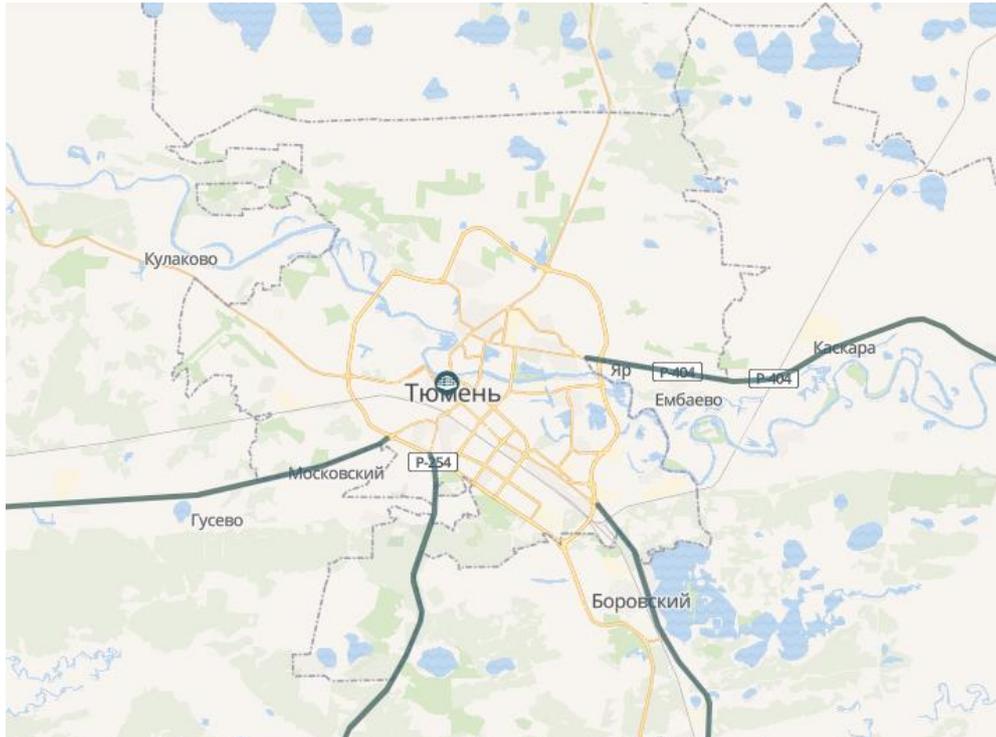


Рис. 1.1. Карта Тюмени с выделенными автодорогами федерального значения.

Рассмотрим слева направо. Для удобства определим официальное название дорог совместно с общеупотребляемым, где трасса Р351 – Московский тракт, Р254 – Червишевский тракт, Р402 – Ялуторовский тракт, Р404 – Тобольский тракт.

Р 351. Является продолжением федеральной автодороги Р242 Пермь — Екатеринбург. Длина трассы – 329 км. Масштабная реконструкция проводится с 2018 года.

По данным независимой статистики сайтов, состояние дороги за пределами Тюменской области (через 30 километров от черты города) считается самым неудовлетворительным из-за постоянного ремонта, множественных «заплаток», участков со сломанным асфальтом, ухабов, грязной размытой обочины.

Количество полос – дорога имеет 4 полосы для движения на протяжении 35 км от Екатеринбурга, далее идет 2 полосы, по одной в каждую сторону.

Состояние – неудовлетворительно.

Р 254 - автомобильная дорога федерального значения Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск. Является частью таких значимых маршрутов как Е30 и АН6.

В целом состояние трассы средне удовлетворительное, хотя до сих пор остаются участки с низким качеством покрытия (в основном в Омской области).

Количество полос — 2 и 3 в зависимости от участка.

Состояние – на автодороге есть участки с крутыми поворотами и спусками, а также с ограниченной видимостью, обозначенные соответствующими дорожными знаками. Для обеспечения безопасной езды в таких местах необходимо поддерживать достаточно высокое качество самого покрытия, что не совсем реализуется.

Р 402 – автодорога с маршрутом Тюмень – Ялуторовск – Ишим - Омск. На сегодняшний день является единственной автодорогой, проходящей полностью по территории РФ, которая соединяет европейскую часть России с Дальним Востоком через Урал. Участок Тюмень — Ишим является последней частью европейского транспортного коридора Е 22 (Холихед — Ишим). Это довольно удивительно – существует шоссе, берущее начало в Европе и финиширующее в Ишиме.

Количество полос – в настоящее время трассу расширяют до 4 полос.

Состояние – с 2019 года, в соответствии с данными статистиками, качество дороги заметно улучшилось, оценка состояния – приемлемо. Поступали жалобы на участки в Курганской области, однако на май 2023 года качество дорожного покрытия вплоть до Кургана заметно повысилось. В целом, оценивается выше среднего.

Р 404 - начинается в Тюмени и направляется к Ханты-Мансийску. Является единственной трассой федерального значения, соединяющей Тюменскую область и ХМАО. Общая протяженность — 980 км, две трети из них – в Тюменской области.

Количество полос – до Тобольска – 4 полосы, до ХМАО – 2.

Состояние – Тобольский тракт считается первым по качеству дорог из четырех вышеперечисленных.

Оценим также состояние Тюменской кольцевой автодороги. Объездная дорога протягивается на 55 километров, имеет 4 полосы для движения и сплошную разделительную полосу. Ограничение - скорости 90 км/ч и 60 км/ч на протяженных прямых участках для снижения аварийности. Располагает в себе 14 транспортных развязок, 7 путепроводов, 2 моста через реку Тура и 4 небольших моста через малые реки. Установлено относительно большое количество камер – для слежения, как и за городом, так и за дорожным движением.

Объездная собирает в час-пик огромные пробки на отдельных участках (развязка Московского тракта, Федюнинского, Аккумуляторная), интенсивность движения достигает до 20-30 тысяч автомобилей в сутки. Из-за расширения городских границ городские застройки «перешагнули» через Объездную дорогу.

Не все водители позитивно отнеслись к установке ограничения скорости 60 км/час на некоторых местах окружной дороги. Однако это решение было принято как для безопасности, так и для реализации проекта перевода Объездной дороги во внутригородскую магистраль.

В целом, состояние Объездной дороги выше среднего.

2. Освещение – достаточность по количеству и качеству.

Доля улично-дорожной сети Тюмени и Тюменской района, обеспеченной освещением, составила в 2022 году 96% (общая длина освещенных участков – 1082 км). Часть работ также была выполнена в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

За 2022 год было построено почти 12 км новых сетей освещения, самый большой отрезок в 3 километра – в поселке Винзили. Через него проходит трасса федерального значения Р-402.

Как можем отметить, нарушений/отклонений в работе освещения в городе Тюмени и прилежащем районе как причины ДТП в статистике не усматривается. В отдаленных поселениях, где пролегают грунтовые дороги, нет острой нужды в

очередном ремонте освещения, не такой оживленной поток движения и водителям автомобилей достаточно освещения фарами.

3. Погодные условия.

Снежные осадки в Тюменском регионе стандартно выпадают к середине октября и продолжаются до апреля. В декабре и январе возможны выпадения осадок до 13 мм. С апреля по октябрь редко могут быть ливни, влияющие на дорожное покрытие, а то есть под глубокими лужами могут скрываться ямы, ухабы и люки, не говоря уже о риске попадания воды внутрь стоящего автомобиля.

По данным департамента дорожной инфраструктуры и транспорта, в дни сильного снегопада на уборку может быть задействовано до 540 единиц специализированной техники, а также свыше 600 дорожных рабочих. СМИ городской администрации также утверждает, что при необходимости дорожные рабочие могут работать в режиме повышенной готовности в две смены. На сайте города также можно отследить на карте, где сейчас работает техника, в каком количестве закуплена, сколько подрядчиков обслуживают население. Обледенелые дороги обрабатываются реагентами во избежание скользких по покрытию шин, однако водителям необходимо соблюдать дистанцию, боковой интервал и скоростной режим для обеспечения безопасности вождения.

В условиях территориального нахождения Тюменского региона, автор считает, работа ведется на достаточно эффективном уровне, без негативных последствий касательно аварийных ситуаций.

4. Техническая составляющая – налаженность работы светофорной системы.

Тюменской области практически неизвестны ситуации, когда светофор по ошибке включил разрешающий сигнал нескольким направлениям сразу. Однако, в 2022 году случались аварийные сбои на крупных перекрестках. Это привело к осложнению проезда и пробкам, однако пострадавших в авариях не нашлось.

Примеры масштабных сбоев светофоров за 2022 год по сообщениям пресс-службы ГИБДД по Тюменской области.

05 апреля 2022 года из-за аварии на электросетях отключили светофорные объекты на шести перекрестках: на пересечении улиц Пермякова-Энергетиков, Рижской-Парфенова, Рижской-Тульской, Энергетиков-Севастопольской, Энергетиков-Парфенова и на улице Пермякова.

7 июня 2022 года из-за дождя произошло аварийное отключение светофоров на 4 перекрестках: на пересечении улиц Мориса Тореза — Герцена, Советской — Орджоникидзе, 50 лет ВЛКСМ — Максима Горького, Запольной — Достоевского.

5 октября 2022 года также из-за аварийного происшествия на электросети на трех перекрестках произошло отключение светофоров на пересечении улиц 50 лет Октября – Одесская, 50 лет Октября – Севастопольская, Одесская – Харьковская и на ул. 50 лет Октября, 57.

В среднем, отключения происходили в будние дни не в час-пик (около 10 утра или 19 вечера), и длились около 90 минут. На месте отключения оперировали сотрудники ГИБДД. Происшествие на энергосистеме незамедлительно была устранена, такие происшествия редки для нашего региона. Иначе говоря, техническая составляющая светофорной сети достаточно налажена.

Подводя итог главы, посвященной причинам дорожно-транспортных происшествий, можно отметить, что в Тюменской области (не включая Ханты-Мансийский автономные округ и Ямало-Ненецкий автономный округ) объективная составляющая факторов дорожно-транспортных происшествий мала, что не может не радовать. В нашем регионе качественные дороги, техника и условия для безопасного вождения. Внешние условия на дорогах в области позволяют вести автомобиль безопасно и осмотрительно. Виновником в ДТП в 99 случаях из 100 является человек.

ГЛАВА 2. ПОСЛЕДСТВИЯ ВЛИЯНИЯ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ФАКТОРОВ

К рассмотрению предлагаются основные положения законодательства, предусматривающие ответственность за противоправные деяния, описанные в предыдущей главе. Иначе говоря – ответственность за часто совершаемые, согласно статистике, субъектами ДТП правонарушения.

Также в данной главе проведено сравнение действующих норм КоАП РФ и УК РФ с их первоначальной редакцией для анализа возможных причин ужесточения и смягчения ответственности.

Продемонстрированы результаты опроса среди лиц, управляющих транспортными средствами в городе Тюмени на предмет соблюдения Правил Дорожного Движения. Это позволяет провести параллель между ужесточением мер наказания и страхом их воздействия на граждан для исполнения. Приведена статья Семисчастнова Е.А. о необходимости устранения предупреждения как административной ответственности, с которой я, как автор, не согласна и готова подискутировать.

2.1 ДЕЙСТВУЮЩИЕ НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Далее предлагаются анализ действующих норм законодательства об ответственности за часто совершаемые субъектами первой главы нарушения Правил.

Субъект: Жители районных (сельских) поселений.

Части 1 и 2 статьи 12.8 Кодекса об административных правонарушениях соотносят управление автомобилем в состоянии опьянения (или передача владельцем транспортного средства лицу, находящемуся в таком состоянии) с наказанием в виде штрафа до тридцати тысяч рублей с последующим лишением специального права на срок от полутора до двух лет.

Часть 3 этой же статьи содержит иные меры - лицам, не имеющим права управления изначально либо лишенным такого права, могут назначить административный арест до 15 суток.

Аналогичный штраф в тридцать тысяч рублей может быть назначен за совершение данного правонарушения только тем лицам, к которым не может быть назначено наказание в виде административного ареста - беременным и имеющим детей до четырнадцати лет женщинам, несовершеннолетним, инвалидам, военнослужащим, а также к сотрудникам Следственного комитета Российской Федерации, органов внутренних дел и других органов. Введена данная норма ввиду тяжелых условий пребывания в изоляторе временного содержания.

При анализе норм данной статьи необходимо заметить, что законодатель при написании диспозиции исключил слово «алкогольное», поскольку данное правонарушение может совершаться в состоянии наркотического, психотропного и иного опьянения.

Необходимо также отметить, что при пресечении нарушений, предусмотренных ч.2 ст.12.5, 12.7, 12.8, 12.27, сотрудники ГИБДД проводят процедуру отстранения от управления или задержание транспортного средства во избежание дорожно-транспортного происшествия [Капранов, Ковган, Билоконь, с. 27-35]

Не редки случаи распития алкогольных напитков людьми в припаркованных машинах, например, в осеннее и зимнее время года. Однако согласно п. 7 ст. 16 Закона от 22.11.1995 № 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» это также запрещено (бланкетная норма ст. 20.20 КоАП РФ) [9].

Примечание к статье 12.8 в ноябре 2022 года признано частично не соответствующим Конституции РФ, в части применения ответственности к лицам, де юро пребывающим в состоянии лекарственного опьянения. КоАП РФ

Статья 12.26. Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, поскольку де факто в крови человека отсутствует абсолютный этиловый спирт (Постановление КС РФ от 24.11.2022 № 51-П).

Статья 12.7 Кодекса предусматривает ответственность в виде штрафа в размере от пяти до пятнадцати тысяч рублей за управление т/с, не имея водительских прав.

Однако наказание будет строже за повторное нарушение (ситуация в которой водитель управляет автомобилем, будучи лишённым специального права на управление т/с), – штраф в размере тридцати тысяч рублей, административный арест либо обязательные работы от ста до двухсот часов.

Правовая проблема находится в части 3 данной статьи. Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством, наказывается штрафом в тридцать тысяч рублей. Не до конца понятно, кто может являться субъектом данного правонарушения: только собственник или любое лицо, которое действием или бездействием дозволило сесть за руль машины, будучи прежним водителем. Это является предметом дискуссии, поскольку не уточнено законодательно. Нагорный А.П. полагает, что субъектом нарушения, предусмотренного ч.3 ст.12.7 следует считать собственника автомобиля, в особенности, родителей, передавших ключи зажигания несовершеннолетним [Нагорный А.П. – с. 2]

Наказание за управление автомобилем, заведомо имеющим неисправности (суммарный люфт рулевого колеса превышает допустимое значение, неисправные тормоза, отсутствие исправных фар со стороны водителя, уровень отпуска отработавших газов и т.д.) предусмотрено статьей 12.5 Кодекса – в зависимости от опасности, созданной водителем, от 500 рублей до 5000 рублей.

По моему мнению, штраф за выезд на дорогу лицу, которое понимает и сознательно допускает движение с неисправными или не в полной мере безопасными тормозами должен быть строже, чем 500 рублей, поскольку лицо умышленно представляет опасность для окружающих.

Субъект: Молодые люди.

Статьи 12.4, 12.5 Кодекса предусматривает ответственность за управление транспортным средством при наличии нарушений или неисправностей [Бараковский, с. 26] в конструкции автомобиля, в том числе, световых сигналов, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, например, ксеноновые фары, стекла, покрытые прозрачными цветными пленками, светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, наклеенные на поверхность стекол автомобиля изображения, закрывающие водителю обзор.

Нередки случаи совершения правонарушения, предусмотренного статьей 12.6 Кодекса – попросту нежелание пристегивать ремень безопасности во время поездки. Такое банальное устройство может спасти жизнь при аварии – при столкновении даже на скорости 40 километров в час ремень не позволит сидящему в салоне человеку получить черепно-мозговую травму об лобовое стекло.

Однако зачастую пристегивание ремнями безопасности считают не обязательным как водители, так и пассажиры. С моей точки зрения, это довольно безответственно. Во второй части главы приведен опрос, который включает в себя ответы респондентов о необходимости использования ремней. Ответственность в виде штрафа в размере одной тысячи рублей принимается людьми как незначительная, позволяет им сделать вывод, что лучше ездить с удобством наперекор безопасности.

Те же дела обстоят с превышением установленной скорости движения, предусмотренной статьей 12.9 Кодекса. В угоду желания сократить время поездки, жажды экстрима, демонстрации девиантного поведения, люди позволяют себе нарушать скоростной режим движения по дорогам общего пользования внутри населенного пункта. Поскольку административное наказание за превышение скорости на не более 20 км в час с 2013 устранено, среди населения считается, что это дозволенный порог нарушения – «раз не запрещено, значит разрешено», и игнорируется факт ограничения скорости

установленными знаками [10]. Иначе говоря, водители превышают даже в зоне действия знаков «Скорость движения не более 60 км/час».

Полагаясь на свой опыт вождения и беспечно относясь к последствиям, многие водители превышают скорость и на 40, и на 60 километров в час. Особо рискующие граждане, в особенности при поездках по междугородним трассам, позволяют себе превышать и на 80 километров в час. Ответственность за данные деяния в зависимости от величины нарушения варьируется от штрафа в виде пятисот рублей до двух тысяч пятисот рублей. При этом, лишение права управления транспортными средствами в качестве наказания применяется только за повторное нарушение и только при превышении скорости свыше 60 км/час. Необходимо уточнить, что такой вид наказания применяется только в случае выявления нарушения сотрудниками ГИБДД, а не в случае фиксации специальными техническими средствами, где размер штрафа составляет пять тысяч рублей.

Такая разница в наказаниях в зависимости от способа выявления введена законодателем для того, чтоб собственник автомобиля, превысившего скорость, не был по ошибке лишен прав вместо виновника – например, водителя, вписанного в ОСАГО и управляющего в момент фиксации автомобилем.

Нарушение в виде проезда на запрещающий сигнал светофора (красный или оранжевый, желтый свет), предусмотренное статьей 12.12 Кодекса, влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

Выезд на встречную полосу встречается среди нарушителей реже, поскольку представляет и большую опасность в сравнение с предыдущими положениями. Ответственность предусмотрена частью 4 статьи 12.15 КоАП и влечет наказание в виде штрафа больше – пять тысяч рублей штрафа, либо же лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев.

Первое по популярности среди данных субъектов нарушение Правил дорожного движения - нарушение правил пользования телефоном водителем, предусмотренное статьей 12.36.1 Кодекса об административных нарушениях.

Деяние состоит в пользовании мобильным телефоном без специального устройства, позволяющего вести переговоры без рук и карается штрафом в размере одной тысячи пятисот рублей. Многие современные автомобили в своих комплектациях предусматривают техническое решение использования телефона водителем посредством Bluetooth-управления через руль, не только для ведения переговоров, но и для переключения музыки, построения маршрута до пункта назначения.

Среди молодых водителей также нередки случаи управления транспортным средством в состоянии алкогольного и иного опьянения, однако мы прежде рассмотрели это правонарушение у предыдущих субъектов. Но стоит отметить, что часто молодые люди ввиду образа жизни могут себе позволить сесть за руль в сонном, болезненном или утомленном состоянии, что прямо запрещено п. 2.7 Правил дорожного движения ввиду ухудшения реакции и внимания, при этом ответственность в КоАП за это прямо не указана.

Водители общественного транспорта, в том числе легкового такси.

Специфическая деятельность по перевозке пассажиров данными субъектами особенно важна, поскольку городскими маршрутными транспортными средствами в виде автобусов и микроавтобусов ежедневно в среднем пользуются, согласно статистике Госпортала Тюмени, не менее 3900 человек в день [36]. Перевоз такого большого количества пассажиров должно быть обеспечено безопасностью на надлежащем уровне. Качество перевозки (включая техническое состояние автобусов, их срок эксплуатации) держится в Тюмени на высоком уровне, соблюдение водителями городского общественного транспорта также имеет высокие показатели, чего не скажешь о водителях такси.

Прежде, для устройства на работу в таксопарк в Тюмени, достаточно было просто иметь машину надлежащего года выпуска – не старше 5 лет. Остальные требования (наличие прав, отсутствие алкогольного опьянения, при выходе на линию, необязательность прохождения предрейсового осмотра, отсутствие условий, препятствующих эксплуатации автомобиля) легко обходились водителями. Сейчас ситуация изменилась: при помощи технологий и

обязательного подтверждения личности при выходе на смену к водителям такси, таксопарку стало легче контролировать арендаторов автомобилей, однако нарушения ими имеют место быть, и гораздо чаще, чем водителями общественного транспорта.

В анкетировании, приведенном в параграфе 2.3 диссертации, в свободном варианте ответа лица ответили, что часто замечают нарушение таксистами Правил, например, проезд на запрещающий сигнал светофора, разворот через двойные сплошные полосы, разграничивающие поток встречных движений, остановка в неположенных местах, превышение скорости, то есть, все те же нарушения, присущие остальным субъектам.

Водители такси, не имеющие специальных опознавательных цветографических схем, нанесенных на корпус автомобиля, фактически осуществляющие предпринимательскую деятельность, но не зарегистрированные в качестве таковых, несут административную ответственность как юридические лица.

Это касается и частников - водителей микроавтобусов. Однако в Тюменской области, в отличие от соседней Свердловской, такое не встречается, поскольку субъект наделил правом перевозки пассажиров в качестве маршрутного средства только общественный транспорт, состоящий на имуществе Тюменской области, для наиболее эффективного контроля.

Общая ответственность данных субъектов определена в статье 12.31.1 КоАП РФ - нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом, и раскрыта в частях, а именно осуществление перевозок с нарушением профессиональных требований (отсутствие необходимой категории прав управления т/с), нарушением требований о проведении предрейсовых медицинских осмотров и контролей состояния транспорта). Наказание варьируется в зависимости от нарушения и субъекта правонарушения – для физического лица штраф в размере трёх тысяч рублей, для юридического лица – от тридцати тысяч до ста тысяч рублей.

Нарушение, предусмотренное статьей 12.32.1 КоАП, а именно допуск к управлению т/с водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения, по мнению автора, относится больше к таксопаркам, изредка, но все же закрывающих глаза на такую, казалось бы, важную деталь. Ответственность – штраф в размере пятидесяти тысяч рублей, - по данной статье понесут должностные лица, ответственные за эксплуатацию и техническое состояние транспортных средств, а именно те, кто допустил иностранного водителя к управлению транспортным средством с нарушениями.

Иные участники дорожного движения, в том числе пешеходы, пассажиры, пользователи СИМ.

Кодекс об административных правонарушениях предусматривает одну статью, касающуюся ответственности пешеходов и иных лиц, участвующих в дорожном движении – 12.29.

Так, нарушение какого-либо Правила дорожного движения пешеходом или пассажиром автомобиля, повлечет за собой предупреждение или штраф в размере пятисот рублей, в то время как иные участники дорожного движения, в том числе извозчики, велосипедисты и лица, использующие средства индивидуальной мобильности, будут обязаны выплатить штраф несколько выше – восемьсот рублей, поскольку являются лицами, непосредственно управляющие средством передвижения. Самое строгое наказание в данной статье повлечет за собой нарушение субъектом нормы в состоянии опьянения – до одной тысячи пятисот рублей.

Вне зависимости от субъекта, указанного в первой главе работы, при любом дорожно-транспортном происшествии, которое повлекло причинение вреда здоровью легкой или средней тяжести, ответственность наступает по статье 12.24 Кодекса об административной ответственности РФ.

При расстройстве здоровья в результате ДТП до 3 недель или утраты общей трудоспособности до 10% (растяжение, вывих, перелом носа) нарушение повлечёт за собой административный штраф в размере до пяти тысяч рублей или лишение водительских прав до полутора лет.

Если же впоследствии аварии было причинено расстройство здоровья сроком свыше 3 недель или утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть, штраф для виновного лица составит от десяти до двадцати тысяч рублей или лишение водительских прав до двух лет.

При выборе наказания между штраф или лишением специального права судьи учитывают роль виновного при происшествии, наличие других нарушений ПДД в последнее время, а также нуждаемость лица в праве управления т/с ввиду характера работы, места проживания и т.п.

В предыдущей главе мы также разобрали влияние объективных факторов, то есть тех, которые не обязательно повлекут за собой дорожно-транспортное происшествие, однако могут состоять в причинно-следственной связи между образованием аварийной ситуации и ее результатом. Это же отмечает Хромов Е.В. [Хромов, Зябликов, с. 123]

Разумеется, мы не можем прямо обвинять в столкновении и наказывать неровно положенный асфальт, отсутствие освещения, обледенение на дорогах, поскольку сами водители обязаны выбирать наиболее безопасную манеру вождения на опасном участке, руководствуясь видимостью, качеством полотна [Сапрыкин, Пак, с. 7] и иными факторами. Однако, цель научной работы – показать, что своевременное предотвращение в обеспечении безопасности дорожного движения эффективнее, чем наказание за совершенное правонарушение.

В этой связи, на основании части 2 Распоряжения Главы Администрации города Тюмени от 14.04.2008 года №98-рг «О департаменте дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации города Тюмени» (далее - Департамент), перед Департаментом ставятся следующие функции:

- организация работ по проектированию, строительству, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог местного значения.

- организация содержания автомобильных дорог местного значения в соответствии с разграничением ответственности, установленной муниципальным правовым актом города Тюмени, в том числе:

- обеспечение разработки и ведения технических паспортов автомобильных дорог, а также подготовка дефектных ведомостей;

- осуществление закупки в качестве муниципального заказчика товаров, работ, услуг по содержанию и ремонту автомобильных дорог, проведение кадастровых работ [30].

По словам «организация» и «обеспечение» мы можем понять, что строительством и ремонтом занимается не сам Департамент, а подрядные организации, нанятые им в результате тендера в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» №44 [11]. Известные примеры - АО «Тюменское Областное Дорожно-Эксплуатационное Предприятие» (ранее – Тюменьавтодор), АО «Мостострой-11», ООО «ПРОМСТРОЙ». По окончании строительства или реконструкции Департамент обязательно проводит проверку качества выполненной подрядчиками работы.

При обнаружении дефекта на дорожном покрытии граждане могут оставить отзыв или заявку на сайте предоставления государственных услуг, что в течение месяца гарантированно повлечет за собой ответ и исправление ситуации. Тем самым, проявив активную гражданскую позицию, мы можем предотвращать возникновение опасных дорожных условий.

Справедливо к ответственному за освещение лицу отнести тот же ранее упомянутый Департамент дорожной инфраструктуры и транспорта – в соответствии с п.2.5 Распоряжении Главы №98-рг от 14.04.2008, организация наружного освещения на территории города Тюмени входит в его задачи.

Однако при написании работы возник вопрос, почему же не Департамент жилищно-коммунального хозяйства Тюменской области?

Письмом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 18.09.2017 года разъясняется: «...к вопросам местного значения городского, сельского поселения, городского округа отнесена организация благоустройства территории городского, сельского поселения, городского округа (в частности, освещения улиц).

В соответствии с частью 2 статьи 18 ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" финансовые обязательства, возникающие в связи с решением вопросов местного значения, исполняются за счет средств местных бюджетов [12].

Учитывая вышеизложенное, Минстрой России полагает, что организация и ремонт уличного (дворового) освещения относится к компетенции органов местного самоуправления» [28, 29].

В соответствии с Уставом города Тюмени, структуру органов местного самоуправления как раз составляют Тюменская городская Дума, Глава, Администрация и Счетная палата города Тюмени [35].

Таким образом, оставить жалобу на недостаточное или некачественное обеспечение освещением возможно на сайте предоставления государственных услуг, портале «Тюмень – наш дом» или по телефону. Заявки своевременно обрабатываются, рассматриваются, дополняются ответом о принятом решении проблемы.

Предотвратить возможно также и проблемы вследствие выпадения осадков посредством тех же электронных обращений граждан. Однако в данном случае ответственный за выполнение работ по благоустройству, куда входит расчищение дорог, тротуаров, пешеходных улиц, уже не Департамент дорожной инфраструктуры.

В соответствии с п.2.1 Распоряжения Главы Администрации города Тюмени «Об управе Ленинского административного округа Администрации города Тюмени» от 15 августа 2007 года №210-рг [31], а также Калининского (№211-рг) [32], Центрального (№212-рг) [33] и Восточного (от 20 марта 2008 года N 819) [34] округов, в функции Управ входит организация благоустройства

территории округа, в том числе сбор, транспортирование твердых коммунальных отходов на территории округа.

По Федеральному классификатору каталогу отходов №242, утвержденному Росприроднадзором 22 мая 2017 года, отходы от зимней уборки улиц относятся к группе твердых коммунальных отходов [25].

Соответственно, по функциям и структурам Управ административных округов можно сделать вывод, что они занимаются организацией работ, то есть, поручают выполнение отдельным подрядчикам, как на примере с Департаментом дорожной инфраструктуры. Наиболее известный пример в случае с благоустройством в городе Тюмени и Тюменском районе – Дорожное ремонтно-строительное управление, подразделение ТОДЭП.

В соответствии со ст.7 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» №443-ФЗ от 29 декабря 2017 года, при выявлении сбоев в работе светофорного объекта у граждан есть возможность обратиться в организацию, ответственную за обслуживание текущего инфраструктурного участка [31]. Закон определяет обслуживание технических элементов дорожной инфраструктуры местного значения, к компетенции органов местного самоуправления.

Таким образом, в городе Тюмени и Тюменском районе за налаженность работы светофорной системы ответственно муниципальное казенное учреждение «Тюменьгортранс». Несмотря на прямое отношение в названии к городской инфраструктуре, «Тюменьгортранс» достаточно мобильно, и контролирует состояние дорожно-технической составляющей в близлежащих муниципальных единицах Тюменского района – р.п. Богандинский, р.п. Боровский, с. Каскара, с. Успенка, р.п. Винзили, п. Московский. В перечне основных направлений деятельности учреждения как раз указано содержание и ремонт существующих светофорных объектов.

Анализ нормативно-правовых актов регионального значения, а также мониторинг официальных сайтов Департамента по транспорту, Управ административных округов и МКУ «ТГТ» позволяет сделать вывод о

доступности гражданам указания на проблемы соответствующим службам для быстрого принятия решения по поводу возникшего неудобства на дороге. Для этого не обязательно знать, кто и за что отвечает – службы и органы самостоятельно распределяют по отраслям поступившие жалобы.

При запоздалом ответе или игнорировании обращений, поступивших в соответствии с законом, граждане могут обратиться в надзирающие структуры – прокуратуру или вышестоящий муниципальный орган – Администрацию города Тюмени. В Тюмени такие случаи достаточно редкое явление, поскольку всё выполняется в срок и на качественном уровне. Но в прокуратурах округов и Тюменского района жалобы на бездействие управляющих компаний по расчищению придворовых парковок и территорий в зимний период не в новинку. Стоит учесть, что пострадавших при таких случаях единицы.

Всё же статьей 12.34 Кодекса об административных правонарушениях предусмотрена ответственность организациям, ответственным за безопасность дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений. Привлекаются они в качестве специального субъекта – должностного или юридического лица.

В части первой статьи помимо диспозиции наказывается также и бездействие лица – за непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения, последует наложение штрафа в размере от двадцати до тридцати тысяч рублей на должностных лиц; от двухсот до трёхсот тысяч рублей на юридических лиц.

Часть вторая учитывает последствия в виде причинения легкой или средней тяжести вреда здоровью потерпевшему для указанной диспозиции и увеличивает штраф до ста тысяч и пятисот тысяч рублей соответственно.

Стоит отметить технические нововведения. С 1 января 2023 года уполномоченные органы получили возможность списания задолженностей

граждан при помощи обмена информацией – номерами СНИЛС, ИНН, сотовых телефонов, банковских счетов, наличием денежных средств на последних.

К таким органам относятся Федеральная служба судебных приставов РФ, ГИБДД, Федеральная налоговая служба РФ, Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии РФ, Социальный Фонд РФ, банковские учреждения и кредитные организации.

Данная система предназначена для ускорения процесса поисков должников, арестом их банковских счетов, приостановлением действия водительского удостоверения. Этому же мнению придерживается Мусулманов К.Н. [Мусулманов, Сайдаметова, с.12-15]. На мой взгляд, это эффективное средство в рамках автоматизации государственной исполнительной деятельности, поскольку многие лица оставались безнаказанными ввиду прохождения срока списания штрафа за некоторые нарушения ПДД.

Рассматривая ответственность основных субъектов - виновников совершения дорожно-транспортных происшествий, нельзя не раскрыть уголовную. Отметим основные статьи за нарушение Правил, отличающиеся большей общественной опасностью, сравним действующую редакцию с редакцией Уголовного Кодекса РФ от 1997 года, уточним некоторые моменты, связанные с ответственностью в УК РСФСР.

Заранее стоит упомянуть: до июня 2019 года неосторожные преступления относились к категории средней тяжести. Формулировка указывала, что это деяния с максимальным наказанием превышающее три года лишения свободы. К тяжким преступлениям (ч.4 ст.15 УК РФ в ред. до 17.06.2019) неосторожные деяния не относились вообще. Однако, законодатель внёс изменения как раз по большей части для квалификации преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения [14]. По моему мнению, это действительно правильно.

Водитель осознает, что управляет средством повышенной опасности, должен вести автомобиль с такой скоростью, которая позволит принять все меры по избеганию ДТП. Однако не предвидит возможность наступления

общественно опасных последствий своих действия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен и мог бы предвидеть эти последствия. Следовательно, нарушение Правил происходит осознанно – умышленно, а вот причинение вреда здоровью или жизни – по неосторожности.

Ответственность лиц, управляющих транспортным средством, предусмотрена статьями 264, 264.1, 264.2, 264.3 Уголовного Кодекса РФ [33]. Ответственность за совершение данных преступлений поэтапно с каждой статьей устрожается. Построение этих статей достаточно интересно, хотя бы потому, что статьи 264.1-264.3 были внесены почти одновременно, через 23 года после введения Уголовного Кодекса РФ в действие.

Объект преступления данных статей общий – безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительный объект – жизнь и здоровье человека.

Субъект – лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, управляющее автомобилем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки людей, грузов, оборудования, установленного на нем. К данным средствам не относятся мопеды с рабочим объемом двигателя не более 50 куб. см, а также приравненные к ним велосипеды, в том числе с подвесным двигателем.

Под лицом, находящимся в состоянии опьянения, подразумевается лицо, управляющее т/с, в случае установления факта употребления им веществ, вызывающих алкогольное опьянение, наличие в организме наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, а также лицо, не выполнившее законное требование уполномоченного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Объективная сторона нижеописанных статей предполагает нарушение правил дорожного движения, и в зависимости от части статьи – причинение тяжкого или среднего вреда здоровью, смерти человеку вследствие совершенного преступления. Обязательна причинно-следственная связь.

Способы совершения в форме действия: избрание скорости движения вопреки правилам дорожного движения, обстановке, особенностям дорожных и метеорологических условий; эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

В форме бездействия: непринятие своевременных мер по устранению внезапно возникшей опасности для движения, которые водитель обязан принять вплоть до остановки транспортного средства; несоблюдение правил обгона, объезда, движения по встречной полосе; несоблюдение дистанции, бокового интервала.

В соответствии с п.6 Постановления Пленума ВС СССР от 06.10.1970 №11), уголовная ответственность наступает вне зависимости от места совершения преступления – дороги, дворы, АЗС, прилегающие территории, парковки, поля, пересеченная местность, даже в тех местах, где нет грунтовой дороги [21]. Иначе говоря, во всех местах, где возможно движение транспортных средств.

Субъективная сторона выражается как и в прямом умысле (при управлении т/с, не имея на то права), так и в форме неосторожности. Чаще всего имеет место быть преступная небрежность.

Мотив совершения не имеет значения для решения вопроса о наличии состава. Цель совершения также зачастую отсутствует у субъекта и при расследовании уголовного дела обычно роли не играет.

264 УК РФ – классическое *нарушение* любого Правила дорожного движения, повлекшее тяжкий вред здоровью человека. Стоит отметить, что суды зачастую при вынесении приговора указывают причиной совершения ДТП несоблюдение скоростного режима, даже если обстоятельства аварии совершенно другие. Объясняется это опять же обязанностью водителя управлять автомобилем учитывать интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения, чтобы вовремя предвидеть наступления

опасной аварийной ситуации и принять меры по предотвращению, вплоть до остановки транспортного средства.

Например, приговоры, вынесенные Ялуторовским районным судом и Центральным районным судом города Тюмени (приговор № 1-61/2020 от 21 мая 2020 г. по делу № 1-61/2020 [42]; № 1-70/2019 1-808/2018 от 29 апреля 2019 г. по делу № 1-70/2019 [43]) содержат указание на нарушение ч.1 ст.12.15 КоАП, а именно неисполнение правил расположения транспортного средства при встречном разезде, обгоне и движение по обочине. Однако водители не превышали максимально разрешенную на участках скорость.

Ответственность за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, до 2011 года состояла только из лишения свободы, срок устанавливался в зависимости от квалификации – от двух до трёх лет. С введением принудительных работ выбор наказания для виновных лиц расширился.

Часть 1 статьи 264 УК РФ также содержит такой вид наказания как ограничение свободы, а также возможность не назначать лишение права управления транспортными средствами, в отличие от остальных пяти частей. Введено это из принципов гуманизма, при учете смягчающих обстоятельств, характеристики личности и действий виновного лица. Например, если человек оказал помощь пострадавшему, принёс извинения, возместил моральный и материальный ущерб.

Поскольку работа представляет собой анализ в большей степени административного законодательства, касающегося нарушений в области дорожного движения, положения Уголовного Кодекса далее предлагается рассмотреть в сокращенном формате.

Статья 264 УК РФ предусматривает наказание за нарушение лицом, управляющим автомобилем правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека в виде:

- ограничения свободы на срок до трёх лет;

- принудительные работы на срок до двух лет (возможно с лишением права заниматься определённой деятельностью на срок до трёх лет);
- арест на срок до шести месяцев;
- лишение свободы на срок до двух лет (также возможно лишение специального права).

В зависимости от обстоятельств совершения преступления, а также наличия смягчающих и отягчающих обстоятельств, суды назначают наказание в виде ограничения свободы, принудительных работ или лишения свободы. Арест в качестве уголовного наказания в России не применяется ввиду отсутствия специальных учреждений – арестных домов.

Части вторая, четвертая и шестая статьи относятся к категории тяжких преступлений: деяние отягчается при совершении в состоянии опьянения/ сопряжено с оставлением места совершения/ при отсутствии водительских прав. Наказание – лишение свободы сроком до семи, двенадцати и пятнадцати лет соответственно.

Части третья и пятая статьи, наоборот, относятся к категории средней тяжести, поскольку не имеют дополнительных квалифицирующих признаков, характеризующее деяние как наиболее общественно опасное. Если деяние повлекло смерть человека или нескольких человек (ч. 5), суд может назначить ответственность в виде принудительных работ сроком до пяти лет либо в виде лишения свободы сроком до пяти лет (в ч. 5 – до семи лет).

Важный аспект имеет последствие в виде причинения вреда здоровью или смерти человека по неосторожности. Приговором Иркутского областного суда от 29.01.2020 года, дело №2-4/2020 Поляков С.В. осужден по п. «б» ч.3 ст.111 УК РФ, пп. «в», «з» ч.2 ст.112 УК РФ, п. «е» ч.2 ст.105 УК РФ, ч.2 ст. 167 УК РФ. Следствие доказало, что своими действиями подсудимый умышленно, общеопасным способом, с предметом, используемым в качестве оружия, из-за малозначительного повода (обгон водителем Kia Rio), заставил оказаться на полосе встречного движения, где произошло столкновение с автомобилем Mitsubishi, после чего скрылся с места преступления. Вследствие его виновных

действий, погиб человек, причинен тяжкий и средний вред здоровью ещё нескольким лицам, повреждено имущество на три миллиона рублей. По приговору суда Полякову назначено наказание в виде пятнадцати лет лишения свободы с отбыванием наказания в колонии строгого режима, также назначена выплата компенсации пострадавшим лицам и их представителям.

Судьи редко могут переквалифицировать состав 264 статьи УК РФ в иной, поскольку доказать умысел на последствия в виде причинение вреда довольно трудно.

Ст. 264.1 - *управление т/с* в состоянии опьянения при административной преюдиции или наличии судимости за аналогичное преступление, или за невыполнение законного требования уполномоченного лица о прохождении медицинского освидетельствования. Ввиду общественной опасности и повторного правонарушения назначается наказание в виде лишения права управления транспортными средствами в качестве основного наказания. В совокупности с лишением прав также наступает ответственность в виде:

- штрафа до трехсот тысяч рублей;
- обязательных работ на срок до четырехсот восьмидесяти часов;
- принудительных работ на срок до двух лет;
- лишения свободы на срок до двух лет.

Ст. 264.2 - *нарушение* правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами.

Для совершения преступления, предусмотренного этой статьей, указанному лицу достаточно превысить скорость на 60 км/час, или же нарушить правила расположения автомобиля на дороге. Наказывается:

- штрафом до трехсот тысяч рублей
- обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов
- принудительными работами на срок до двух лет
- лишением свободы на срок до двух лет.

Лицу, имеющему судимость за аналогичное деяние, срок или размер наказания больше, а также отсутствует возможность назначения обязательных работ.

Ст. 264.3 – *управление* лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному или уголовному наказанию за вождение без прав. По аналогии со ст. 264.1 и в отличие от ст.264.2, само деяние кроется в *управлении*, даже если лицо не нарушает иные Правила. Виды наказания совпадает с ч.1 ст.264.2, однако составляют чуть меньше в размере.

Краткий вывод почти единовременное введение статей 264.1-264.3 УК РФ было обусловлено повышенной степенью общественной опасности при управлении т/с в состоянии опьянения, а также желанием скрыться от ответственности за оставление места ДТП, управление автомобилем без определенных знаний, которые бы позволили на законных основаниях получить водительские права [Бован, с.2]. Участвовавшие случаи таких правонарушений показали необходимость в применении более строгих санкций за неоднократное совершение.

Я придерживаюсь мнения О.С. Капинус касательно составов с административной преюдицией: «Конструирование таких уголовно-правовых запретов дает ряд неоспоримых преимуществ. Прежде всего, резко повышает профилактический потенциал соответствующего уголовно-правового запрета. Лицо, привлеченное к административной ответственности, достоверно знает о наличии у него статуса административно наказанного лица может прогнозировать юридические последствия совершения повторного аналогичного правонарушения... С таким четко определенным, адресным превентивным воздействием вряд ли могут конкурировать иные уголовно-правовые запреты» [59].

Далее рассмотрим ответственность таких субъектов, как пешеходы, пассажиры, лица, использующие средства индивидуальной мобильности, а также должностные лица, которые наделены обязанностью обеспечивать безопасность дорожного движения в части надлежащих качественных условий.

Статья 263.1 Уголовного Кодекса РФ предусматривает ответственность за неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности. Обязательным элементом преступления должно быть последствие в виде нанесенного крупного ущерба, причинение тяжкого вреда здоровью. Обязательно и наличие причинно-следственной связи между нарушением и причиненным вредом (ущербом).

Санкции для лиц, наделенных обязанностью по обеспечению безопасности, по данной статье значительно строже, нежели если бы виновным лицом был общий субъект водитель, вплоть до лишения свободы сроком до пяти лет. Введено это для понимания ответственности лицом – в его руках буквально здоровье сотен тысяч людей. Также, по моему мнению, разница в наказаниях (ограничение свободы на год по части первой или лишение свободы на пять лет) также отлична, поскольку вина, раскаяние, отношение виновного к содеянному сильно влияет на назначение наказания.

Объектом выступают отношения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. Дополнительный объект – жизнь и здоровье человека, альтернативные отношения собственности.

Место фактического совершения преступления - непосредственно дороги, тоннели, мосты, эстакады, здания транспортного комплекса, оборудование сооружений, то есть, объекты транспортной инфраструктуры.

Субъект специальный – как собственники объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства, так и лица, использующие их на законных основаниях (по трудовому договору, договору гражданско-правового характера и тому подобные).

В соответствии со ст. 6 Федерального Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», автомобильные дороги могут находиться в федеральной собственности, собственности субъектов Российской Федерации, муниципальной собственности, а также в собственности физических или юридических лиц [15].

Включение в перечень а/д общего пользования является основанием для закрепления за владельцем автомобильной дороги на соответствующем вещном праве. Согласно перечня, например, владельцем автодорог федерального значения Р-351, Р-402 и Р-404 является Российская Федерация.

В соответствии с Постановлением Администрации города Тюмени от 2 июля 2009 года №49-пк, город Тюмень выступает собственником тех улиц города, которые не переданы в физические и юридические лица, например, в собственность СНТ или граждан [37]. В таком случае, к собственности города будет относиться подъезд к СНТ «Сирень» (Велижанский тракт - СНТ «Сирень»), подъезд к СТ «Яровское». По кадастровым картам можно определить, где заканчивается территория определенного лица и начинается собственность города.

Ознакомиться с полным списком перечня возможно по ссылкам в библиографическом списке.

Разумеется, как мы выяснили ранее, ответственность за ненадлежащее содержание понесёт не собственник, а тот, на кого он делегировал полномочия контроля и обязанности содержания автодорог – те субъекты, которые мы рассмотрели ранее.

Объективная сторона – деяние возможно как в форме действия, так и бездействия. Диспозиция бланкетная, поскольку отсылает к другим нормативным актам.

Субъективная сторона – прямой или косвенный умысел по отношению к самому нарушению правил, и неосторожность по отношению к последствиям.

Примером ситуации, когда судом деяние индивидуального предпринимателя - перевозчика квалифицируется как статья 263.1, а не 264 является приговор Медведевского районного суда Республики Марий Эл от 8 августа 2018 года [46]. Мусаев Р.З., не исполнил требования по соблюдению транспортной безопасности на транспортных средствах, а именно не проследил за соблюдением нанятым водителем требований к эксплуатации т/с. Вследствие этого грузовой автомобиль осуществлял транспортировку груза с шинами

различных моделей на одной оси, имевших остаточную глубину рисунка протектора менее 1 мм, при этом тормозные системы и тягово-сцепное устройство были неисправны.

В результате ДТП пятнадцати пассажирам автобуса, ехавшего на встречу, была причинена смерть по неосторожности, еще четверо получили тяжкий вред здоровью. Действия водителя были квалифицированы судом как ч.5 ст.264 УК РФ, неисполнение же индивидуальным предпринимателем действий по обеспечению безопасности на объекте дорожной инфраструктуры – транспортном средстве, собственником которой он являлся, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц – ч. 4 ст.263.1 УК РФ.

Статья 268 Уголовного Кодекса РФ предусматривает ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Субъектами данного преступления выступают пассажиры, пешеходы, лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности, иначе говоря, все участники дорожного движения, за исключением водителей автомобилей и лиц, уполномоченных на обеспечение безопасности.

Как и в предыдущей статье, обязательна причинно-следственная связь между нарушением и последствием – причинением по неосторожности тяжкого вреда здоровью или смерти лиц(-а).

Санкция:

- по первой части - ограничение свободы до трех лет/принудительные работы до двух лет/лишение свободы на тот же срок.
- по второй части – срок любой санкции увеличен до четырёх лет.
- по третьей части - принудительные работы на срок до пяти лет/лишение свободы до семи лет.

Объект - безопасность движения транспорта.

Субъект – общий, участвующий в движении транспортных средств (пешеход, пассажир, велосипедист, погонщик скота и т.д.).

Объективная сторона - невыполнение требований, предъявляемых к поведению участников движения (пересечение дороги в неустановленном месте).

Субъективная сторона – вина в форме неосторожности, которая определяется по отношению к последствиям.

Пример.

Силаев Д.И., являясь пассажиром транспортного средства, открыл заднюю левую дверь автомобиля, не убедившись в безопасности своих действий. Велосипедистка, стараясь уйти от столкновения с дверью, съехала в левую сторону, где двигался автомобиль свидетеля. Свидетель пыталась затормозить, однако совершила наезд на девушку, последствием чего стала смерть потерпевшей в результате полученных травм. Виновником ДТП суд и первой, и второй инстанции признал Силаева Д.И., как лицо, участвовавшее в дорожном движении, и назначил наказание 1 год 6 месяцев лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении [47].

Санджиев А.Ф., являясь пешеходом, в ночное время суток, при снежной погоде, будучи в состоянии алкогольного опьянения, вышел с обочины на трассу федерального значения «Р-22 Подъезд к городу Элиста», чем создал опасность для движения автомобиля. Легковой автомобиль во избежание ДТП с пешеходом принял меры к экстренному торможению. Однако, в результате торможения, автомобиль неконтролируемо выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с грузовым автомобилем «Камаз». В результате столкновения пострадали водитель легкового т/с, а также пассажир грузового. Водитель «Камаза» скончался от полученных травм. Санджиев А.Ф. признан виновным, хотя и отрицал причастность к аварии. Судом назначено наказание в виде 2 лет лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении, апелляционный суд оставил жалобу на необоснованность приговора без удовлетворения [48].

Привлечение государственных учреждений к уголовной ответственности по данным статьям явление нераспространённое, поскольку они контролируют

подрядчиком на достаточно серьезном уровне, осознавая, что цена ошибки – человеческие жизни и здоровье. В основном, организации привлекаются по административной статье, которую мы разобрали ранее – 12.34 Кодекса об административных правонарушениях. Также, как обсуждалось в первой главе, зачастую виновниками преступлений являются лица, не проявившее осмотрительности, осторожности, лица, понадеявшиеся на свой опыт, на благополучный исход, и лица, пребывающие в опьянении.

Анализ изменений в уголовной ответственности, касаемо безопасности дорожного движения.

По данным аналитического агентства «АвтоСтат» и Федеральной службы государственной статистики, в 2022 году на 3 россиян приходится 1 транспортное легковое средство, и это - не учитывая незарегистрированные в надлежащем порядке автомобили.

Проведем краткий анализ изменений положений уголовного законодательства, касающегося безопасности управления транспортными средствами, по сравнению с первой редакцией Уголовного Кодекса РФ. Актуальность этого анализа состоит в том, что активное пользование автомобилями приходится на наше столетие. Ни тридцать, ни десять лет назад не было такого количества единиц транспорта, как в настоящее время.

Перечеркнутым курсивом выделены положения нормы, введенной в 1997 году, не действующие сейчас.

Редакция Уголовного Кодекса Российской Федерации №63-ФЗ в ред. №1 от 13.06.1996 года (начало действия редакции 01.01.1997) [6]

Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого ~~или средней тяжести~~ вреда здоровью ~~человека либо причинение крупного ущерба~~, -

наказывается ограничением свободы на срок до ~~пяти~~ лет, либо арестом на срок ~~от трех~~ до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права ~~управлять транспортным средством~~ на срок до трех лет или без такового.

2. ~~То же деяние~~, повлекшее по неосторожности смерть человека, - наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права ~~управлять транспортным средством~~ на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются ~~троллейбусы, а также~~ трактора и иные самоходные машины, ~~мотоциклы и иные механические~~ транспортные средства.

Интересно, что за причинение среднего вреда здоровью в ДТП уголовная ответственность изначально отсутствовала, в то время как за крупный ущерб была прописана. По мнению автора, это отголоски времён СССР, когда собственность ценилась несколько выше. В части наказаний с поздними редакциями снизили ответственность в ч.1 с пяти до трёх лет ограничение свободы. Были добавлены ч.4-6 («повлекшее по неосторожности смерть одного и более лиц с отягчающими обстоятельствами»), которые мы рассмотрели ранее.

Законодатель уточнил, что вред в результате преступления должен быть причинен человеку, а не любому живому существу; лишение права управлять транспортным средством уточнилось до «лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью», для, например, запрета перевозчикам заниматься деятельностью, связанной с повышенной опасностью.

В примечании 1 дополнился список механических транспортных средств («транспортные средства, на управление которыми предоставляется

специальное право»). Добавилось примечание 2 для толкования состояния алкогольного и иного опьянения.

Статья 265. Оставление места дорожно-транспортного происшествия
~~Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 264 настоящего Кодекса, —~~
~~наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет и лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.~~

Статья 265 УК РФ утратила силу актом от 08.12.2003 N 162-ФЗ [16]. С 2003 по 2019 год ответственность за невыполнение водителем обязанностей, связанных с дорожно-транспортным происшествием, в том числе, оставаться на месте ДТП, регулировалась статьей 12.27 КоАП, и предусматривала наказание в виде административного штрафа до 1500 рублей, лишение водительских прав или административный арест (если не содержится признаков преступления). В редакции от 23.04.2019 года наказание в виде административного штрафа в качестве санкции за совершение ч.2 ст.12.27 КоАП РФ устранили.

Гипотезу положения буквально перенесли в качестве отягчающего обстоятельства в статью 264 («сопряжено с оставлением места происшествия») только в 2021 году [Семенов, Кобзина, с.150].

Неизменным всегда оставалось обязательство водителей зафиксировать всю информацию о ДТП до момента покидания места происшествия. При острой необходимости доставления пострадавших в больницу для оказания срочной медицинской помощи, с участника не снимается обязанность своевременно вернуться на место происшествия.

Статьи 266-267.1, 270-271.1 автором не рассматриваются по причине неактуальности для темы исследования.

Статья 268. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

1. Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 настоящего Кодекса) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого ~~или средней тяжести~~ вреда здоровью человека, -

наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок ~~от двух~~ до четырех месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, -
наказывается ограничением свободы на срок до ~~пяти~~-лет ~~или~~ лишением свободы на тот же срок.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказывается ~~лишением свободы на срок от четырех до восьми лет~~.

Законодатель устранил причинение среднего вреда здоровью участником дорожного движения из диспозиции статьи. Санкции потерпели больше изменений – помимо введения принудительных работ, были изменены границы срока наказания всех видов части 2 («до четырёх лет») и для части 3 – настоящая редакция гласит «лишением свободы на срок до семи лет».

То есть мы видим тенденцию государства к снижению размера наказания за определенные преступления, к чему автор относится положительно. Не всегда законодатель стремится устроить наказание во исполнение. Это и подтверждает главная мысль исследования – не большие штрафы и сроки лишения прав и свобод должны предотвращать происшествия на дорогах. Это один из инструментов воздействия на участников дорожного движения, но он не должен быть единственным.

Данное высказывание мы разберём далее при анализе статьи Е.А. Семисчастнова «К вопросу о совершенствовании применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения».

В своей статье автор Е.А. Семисчастнов указывает на необходимость исключения предупреждения, как вида наказания, за правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ. По его мнению, данный вид наказания не оказывает превентивного воздействия на нарушителей, не несет в себе соразмерности тяжести совершенного правонарушения. Автор также предлагает убрать из санкций альтернативу и оставить только штраф.

Автор также отмечает: «Стоит отметить, что без ужесточения санкций и их размеров достичь снижения показателей дорожно-транспортной аварийности, смертности, не представятся возможным... Воздействовать иным образом на правонарушителей невозможно, и все возможные лояльные способы воздействовать на правонарушителей не показывают свою эффективность. Стабилизировать ситуацию с отрицательными показателями по административным правонарушениям в области дорожного движения возможно только с помощью модернизации норм КоАП РФ, и одним из первых шагов является исключение вида административного наказания — предупреждение».

Однако еще в 2009 году бывший председатель Совета Федерации С.М. Миронов обозначил, что государство не должно повторять прежние попытки победить массовую смертность на дорогах увеличением штрафов и уголовной ответственности. Отметил он и роль власти в нескончаемой череде ДТП. По его мнению, руководство и конкретные сотрудники ГИБДД должны отвечать за недостаточный контроль дорожного.

Его высказывание «Уровень аварийности на дорогах должен стать одним из основных критериев оценки деятельности глав регионов и городов, отвечающих за состояние местной дорожной сети» отражает идею автора: чем выше уровень контроля и внимания, чем больше власти сами готовы предпринять для предотвращения катастроф, тем больше возможно снижение аварийности.

С автором научной статьи я в корне не согласна. Предупреждение в главе 12 КоАП РФ предусмотрено за те правонарушения, которые очевидно не несут

серьезной общественной опасности, и введены по большей для соблюдения водителем Правил [Завгородний, с. 9].

К примеру, 12.2 – нечитаемые из-за погодных осадков номера, 12.3 – отсутствие при себе страхового полиса, 12.20 – нарушение правил пользования звуковыми сигналами – неужели всё это должно влечь бесконечное количество штрафов?

Безусловно согласна, есть разные ситуации, при которых оплошность водителя может повлечь серьезные последствия, даже за не вовремя включенный указатель поворота. Однако при вынесении постановления о предупреждении представитель ГИБДД разумеется оценит серьезность нарушения, наличие иных обстоятельств, и разрешит вопрос по справедливости. Никто не вынесет предупреждение по 12.19, если водитель остановил транспортное средство в угоду своему желанию, а не согласно Правил. К тому же, в статьях, предусматривающих предупреждение, есть части, в которых уже опасность правонарушения выше, и санкция там как раз штрафная.

Политика нулевой толерантности в малозначительных происшествиях, увы, не эффективна. Человеческий фактор играет роль.

2.2 ОЦЕНКА ИСПОЛНИМОСТИ (СОБЛЮДЕНИЯ) ДЕЙСТВУЮЩИХ НОРМ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Не лишним элементом для исследования является анкетирование. Автором наглядно приводится результат сбора информации по поводу социального отношения лиц – участников дорожного движения, на знание и соблюдение ими Правил дорожного движения. Это и послужит целью анкетирования – иначе говоря, примерный показатель соблюдения по городу Тюмени.

Целевая аудитория – в опросе №1 – лица, получившие водительское удостоверение, в возрасте от 18 лет, регулярно осуществляющие поездки на легковом автомобиле, как в городе, так и по Тюменскому району. В опросе №2

– иные участники дорожного движения – пешеходы и лица, использующие СИМ в качестве средства передвижения.

Вопросы составлены методом выбора из ограниченного числа альтернативных ответов. Лицо выбирает наиболее подходящий для себя вариант. В опросе №1 также есть вопрос с вариантом ответа, в котором респондент может оставить свой комментарий.

Результаты опроса представлены по каждому вопросу в виде круговой диаграммы для наиболее легкого восприятия.

Вопрос №1. Бывали ли случаи нарушения Вами скоростного режима?

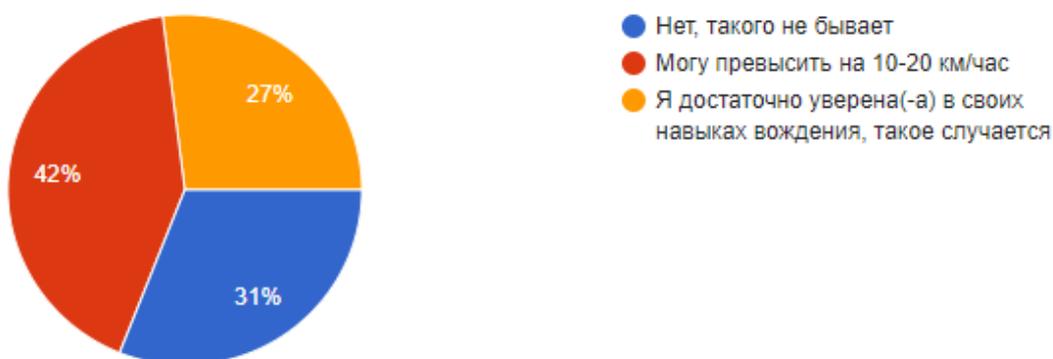


Рис.2.1

Первый вопрос показывает, что в целом две трети опрошенных не подпадают под административную ответственность за совершение статьи 12.9 КоАП РФ. Одна треть предполагает, что превышая скорость, успеет вовремя среагировать на какой-либо опасный фактор, что в целом распространено среди водителей, но в то же время не безопасно.

Вопрос №2. Какой у Вас стаж вождения?

Преобладающий срок стажа вождения опрошенных лиц – от 3 до 5 лет. Вопрос ставится для анализа связи между небольшим (до 10 лет) опытом и стажем вождения и склонностью к нарушению Правил, как у субъектов «Молодые люди». Велика доля лиц, получивших водительское удостоверение относительно недавно - до 3 лет стажа. Средний стаж – 4 года.

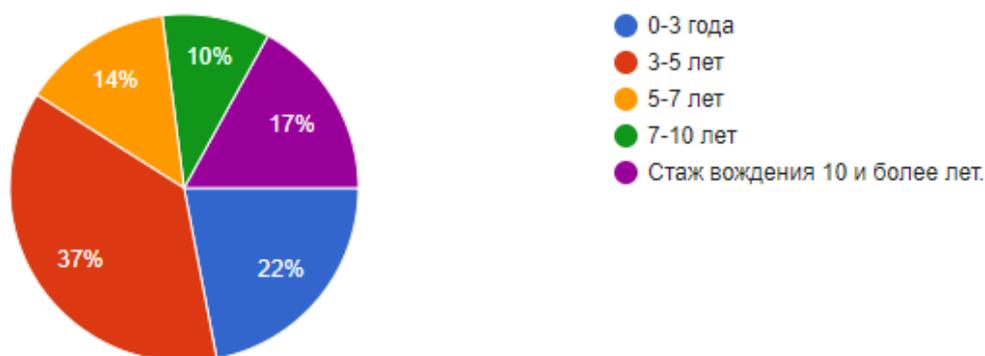


Рис.2.2

Вопрос №3. Ваше отношение к тонировке передних стекол ниже 50% светопропускимости? (с приложением изображения разных уровней светопропускаемости цветных прозрачных пленок для наглядности)



Рис.2.3

Опрос показывает, что две трети опрошенных не привлекает установка цветных прозрачных пленок на стекла. Треть опять же полагается на собственный опыт и навыки вождения для избежания происшествий. Также, некоторые респонденты в комментариях отметили необходимость в «налоге на тонировку» - возможностью внесения периодических платежей в доход государства за использование более темных пленок, чем предусмотрено законом.

Вопрос №4. Бывали ли случаи вождения на летней резине зимой (или наоборот)?

Собственная безопасность у лиц важнее, чем чья-либо другая в перспективе затронутая в результате происшествия. Не может не радовать тот

факт, что ни один респондент не ответил, что необходимость смены шин по сезону преувеличена.

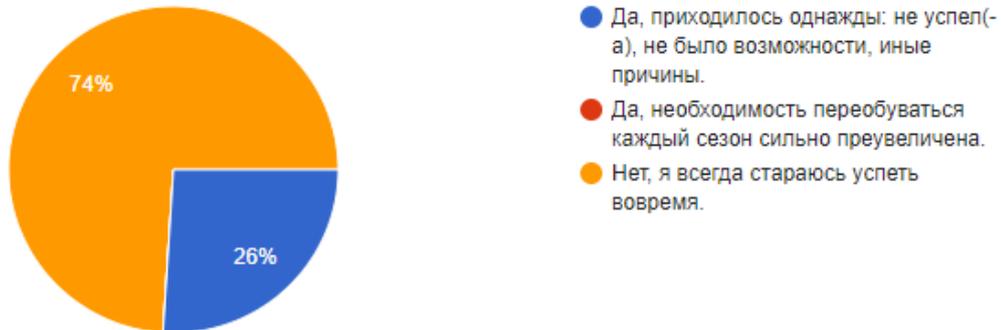


Рис.2.4

Вопрос №5. Как часто можете позволить себе отвлечься на телефон, громкую музыку, поиск чего-либо в салоне, находясь за рулём в движении?

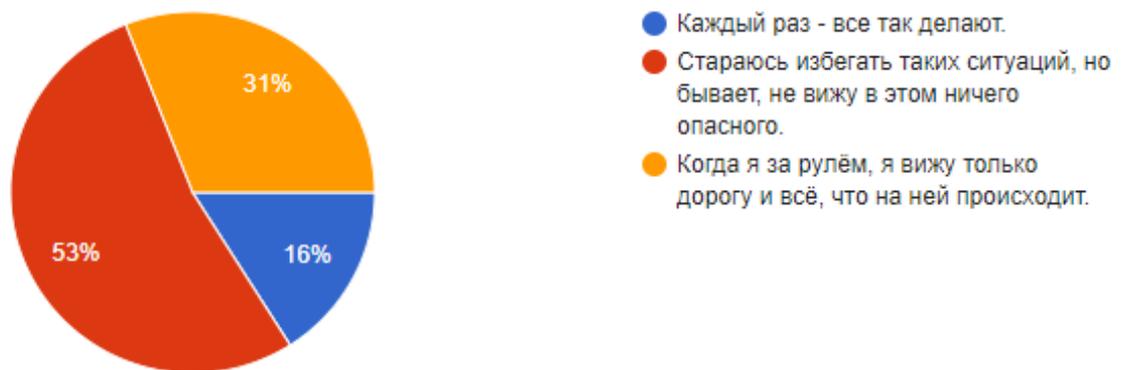


Рис.2.5

Более двух третей опрошенных считают, что не обязательно всё время следить за дорогой. Опять же опираясь на опыт своего вождения, лица считают, что в любой момент смогут предотвратить опасность, однако не совсем понимаю, что сами создают её.

Вопрос №6. Можете позволить себе сесть за руль в сонном/усталом состоянии/ после приема лекарств / ином состоянии пониженного внимания?



Рис.2.6

Для минимизации ложноположительных ответов автором было принято решение задать вопрос про любое состояние, при котором внимание водителя ослаблено – вне зависимости, от алкогольного опьянения, от приема лекарственных средств, от усталости, сонливости и иного состояния. Результат едва ли удовлетворительный – как минимум треть людей готовы в таком состоянии сесть за руль, подвергая опасности и себя, и окружающих.

Вопрос №7. Как давно Вы заглядывали в Правила дорожного движения?



Рис.2.7

В целом, ответы показали, что лица не следят за изменениями Правил и могут нарушить их ввиду незнания, что не освобождает от ответственности.

Вопрос №8. Как часто можете выехать на перекресток на данный (желтый) сигнал светофора?

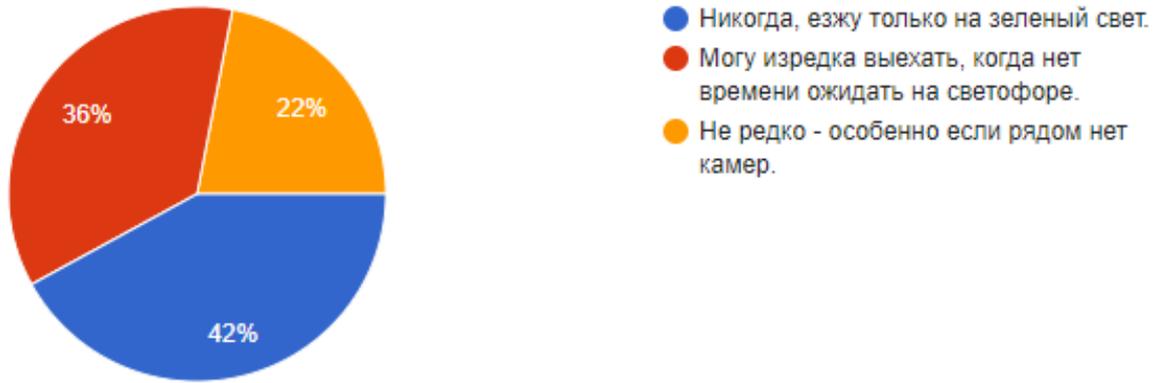


Рис.2.8

Результат неудовлетворительный, поскольку проезд разрешен только на разрешающий, зеленый сигнал светофора. Проезд на желтый сигнал возможен только для завершения маневра, если водитель уже выехал на пересечение направлений.

Вопрос №9. Всегда ли Вы пристегиваетесь ремнем безопасности?

В данном вопросе нельзя не отметить, насколько большое количество людей всё же переживает за свою безопасность и безопасность лиц в салоне — почти 90% респондентов.

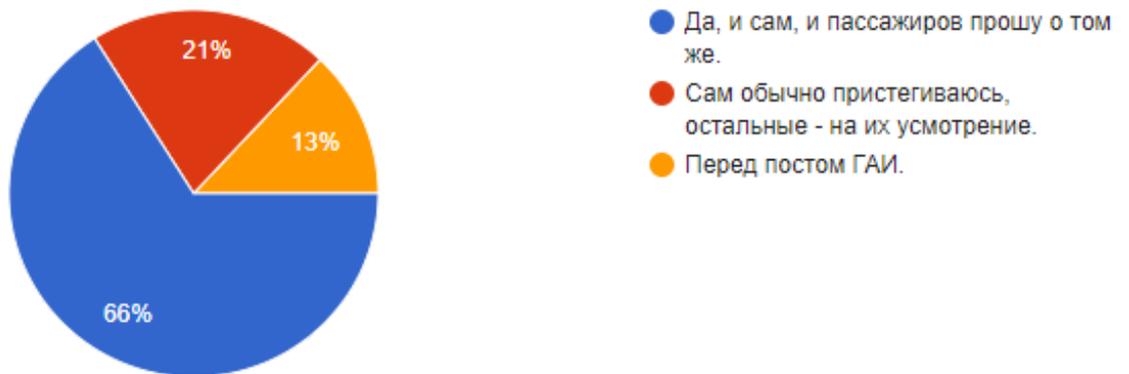


Рис.2.9

Вопрос №10. До ближайшего разворота достаточно неблизкое расстояние. Развернетесь ли через заманчивые сплошные полосы?

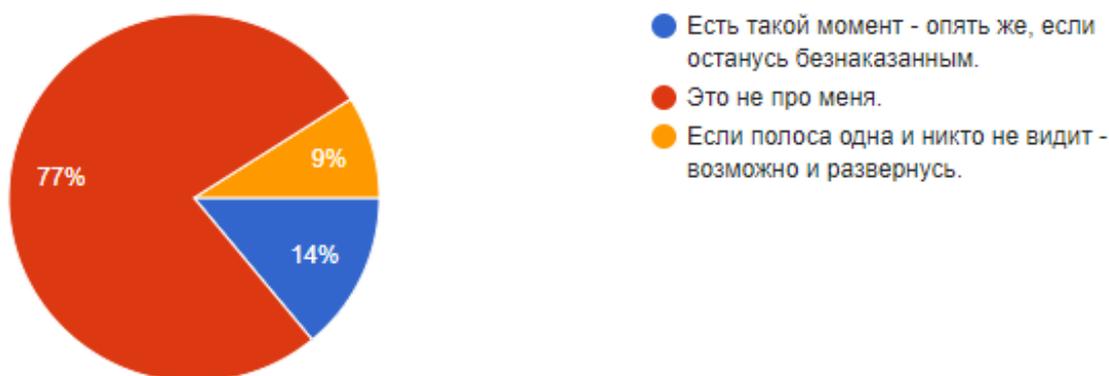


Рис.2.10

Как видно на диаграмме, около четверти опрошенных всё же могут нарушить п.2 ст.12.16 КоАП, если не последует наказания ввиду отсутствия сотрудников ГИБДД, средств видеосъемки и иных средств фиксации правонарушений.

Вопрос №11. Приходилось ли сталкиваться с неадекватным поведением таксистов, самокатчиков?



Рис.2.11

Данный вопрос был введен для оставления комментариев касательно манеры вождения водителей маршрутных средств в городе Тюмени, в том числе водителей такси. По результатам можно сделать вывод, что в целом таксисты, использующие для передвижения транспортные средства со специальными нанесенными цветографическими схемами, позволяющих отличить их от рядовых водителей, в нашем городе отличаются грубой манерой вождения, в нарушение Правил о расположении транспортного средства на дороге, об остановках транспортного средства и иных правил.

Водители маршрутных средств, с общим количеством сидений, не превышающих 16 (малоразмерные автобусы – «маршрутки») отличаются резкими выездами с мест остановок для маршрутных транспортных средств, «подрезанием».

Отдельные пользователи средств индивидуальной мобильности вызывают негативную оценку, как среди опрошенных лиц, так и в средствах массовой информации. Неурегулированное (до марта 2023 года) положение на дороге, жажда экстрима, малый возраст пользователя и недостаток внимания со стороны ответственных за него лиц в таком случае – всё это фактически позволяло «самокатчикам» ездить по своим правилам, в обход закона и своей же безопасности.

В свою очередь соглашусь с преобладающим ответом – «Неадекватное поведение может встречаться у любого участника дорожного движения, вне зависимости от его роли».

В целом, можно сделать вывод, что уровень соблюдения Правил среди опрошенных лиц достаточно высок, за исключением моментов, где водители ошибочно без остатка полагаются на избежание негативных последствий, либо относятся к их наступлению безразлично.

Увеличение размеров штрафа, ограничения или лишения свободы в мышлении лиц не тождественны с совершаемыми ими нарушениями. Надежда на избежание ответственности как ввиду отсутствия фиксации совершения нарушения, так и самонадеянность на собственную личность, русское «авось пронесёт», «не поймают», привлечение к ответственности не сразу после совершения вследствие загруженности следственных органов и, к сожалению, волокиты – всё это рано или поздно формирует мышление о безнаказанности.

Для снижения уровня административных правонарушений, и, как следствие, дорожно-транспортных происшествий, законодателю надо действовать исходя из этого мышления, искоренять его, а заодно и предпринимать достаточные меры для предотвращения заранее, с физической точки зрения.

В третьей главе автором рассматриваются как раз таки средства, с помощью которых, на мой взгляд, будет возможно добиться снижения уровня преступности и правонарушений на дороге за счёт физического воздействия, а не устрашения кары.

В данной главе автором предлагается рассмотреть новейшие системы интеллектуального регулирования, которые введены с реализацией национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

По моему мнению, устрашение санкцией не столь эффективно в своем предназначении, поскольку штрафы и годы лишения свободы увеличиваются с каждым обновлением Кодекса об административных правонарушениях, однако лица, подвергнутые наказанию за деяния, описанные во второй главе, чаще всего продолжают совершать их.

Соответственно, автор считает, что необходимо бороться с причинами возникновения аварийных ситуаций, предотвращать их, а не допускать наступления неблагоприятных последствий.

ГЛАВА 3. МЕХАНИЗМ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

3.1 ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ НОВЕЙШИХ КОММУНИКАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ В ДОРОЖНЫХ КОНСТРУКЦИЯХ

Главным, и, пожалуй, наиболее интересным элементом моего исследования стала новейшая технологичная разработка ITS (в переводе с английского «Intelligent transportation system» - «интеллектуальная транспортная система»).

Это новейшие технологии, использующиеся при прогнозировании дорожных ситуаций, регулирования потока автомобилей, обеспечение участников движения наиболее безопасными условиями для передвижения.

Евразийский экономический союз в своем решении от 26 декабря 2016 года №19 указывает, что «интеграция между современными технологиями на транспорте и ее пользователями направлена на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса» [38].

Развитие системы стало возможно с 2016 года, с реализацией таких целей национального проекта «БКАД», как внедрение автоматизированных технологий при контроле соблюдения ПДД, снижение количества дорожных происшествий, увеличение доли путей сообщений, соответствующих требованиям закона. Причастны к этому такие госкорпорации как «РосТех» и «РосАтом» - для модернизации общественного транспорта с использованием «зеленых» технологий, то есть, для повышения экологии на Сахалине. По подсчетам 2023 года, на финансирование проекта было выделено 3,4 триллиона рублей.

Воплощение ИТС в Российской Федерации отзывается в следующих глобальных сферах [Аристова, Макеева, с.114], [Жаков, Зейналова, с. 2].

1) Фотовидеофиксация правонарушений, связанных с управлением транспорта.

Автоматизированные системы фиксации, используя технологии распознавания государственных регистрационных знаков, марки и модели автомобиля, положение его на дороге, могут распознать (на май 2023 года) до 23 административных правонарушений, в том числе разговор водителя автомобиля по телефону, не пристёгнутый ремень безопасности пассажиров, несвоевременно включенный сигнал поворота. На улицах Тюмени такие нарушения фиксируются, обрабатываются и направляются в ЦАФАП – «Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений». В некоторых субъектах, например, республике Татарстан, камера фиксации на пешеходном переходе также фиксирует, если водитель не уступил дорогу пешеходам.

По мнению Копыл Д.В., Шубакина А.А., Поделякина А.А., применение современных технических средств в профилактике ДТП позволило сократить и стабилизировать состояние безопасности дорожного движения в стране. Количество нарушений, выявленных с использованием средств фотовидеофиксации, увеличилось на 60%, что в значительной мере повлияло на отношение водителей к превышению скорости [63, с.22].

Такие средства весьма эффективны в борьбе с субъектами «молодые люди», описанными в первой главе, поскольку сразу направляют полученную о нарушении информацию в ГИБДД, где немедленно выносится постановление о привлечении к ответственности. Водитель чувствует связь «нарушение - наказание».

Необходимо отметить, что в Тюменской области введены программы, работающие совместно с нейросетью, для определения лиц людей, и отправляющих информацию в МВД. Такой важный элемент позволяет устанавливать местоположение транспортных средств и лиц, разыскиваемых силовыми структурами.

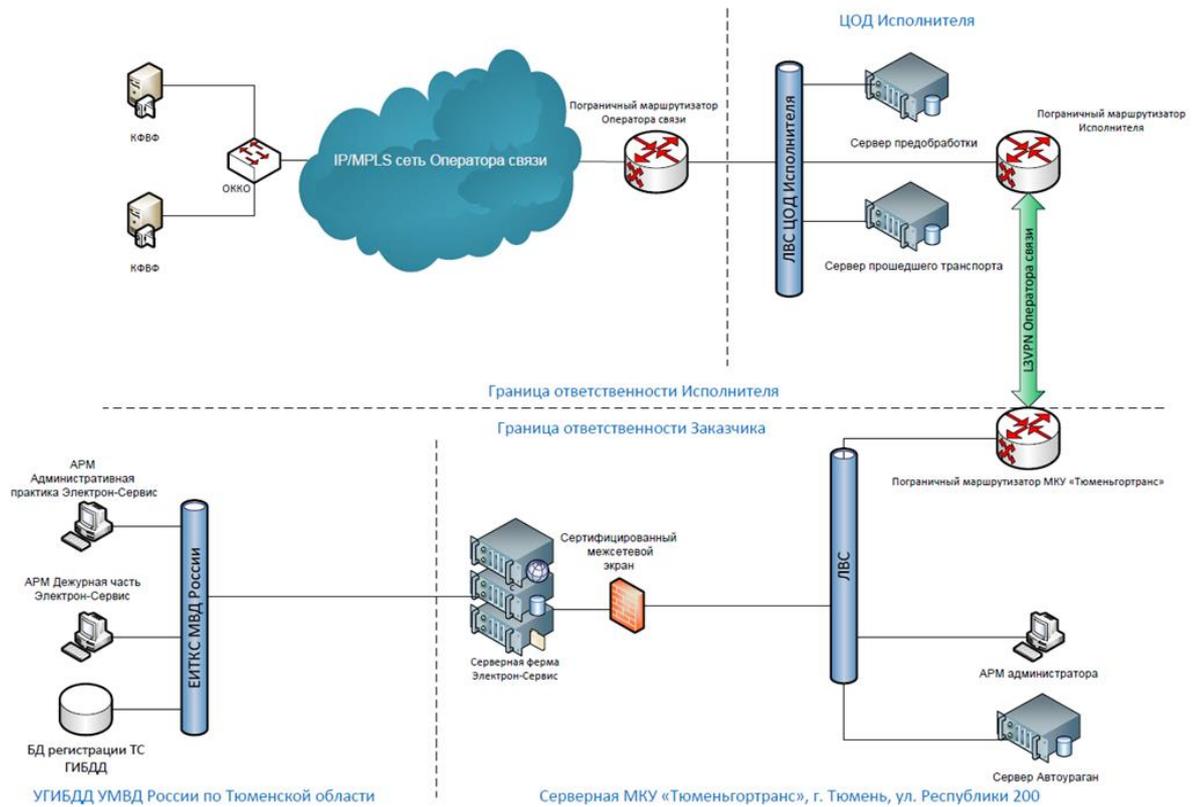


Рис.3.1 Схема организации процесса фиксации, передачи и хранения информации о нарушениях

2) Обеспечение освещением всех участков дорог для повышения безопасности и снижения числа происшествий.

В России основные правила освещения пешеходных переходов приведены в ГОСТ 55706-2013. Установка автоматизированного осветительных приборов на улицах города также является значимым элементом при предотвращении происшествий. Жителям нашего города практически незнакомо плохое освещение или его несвоевременное включение. Однако, в Нижнем Тагиле только в 2021 году при разработке проекта «Светлый город» улицы и дороги в частности достаточно наполнились фонарным светом.

Установка световых пешеходных переходов также являются результатом повышения уровня освещения регионов. Так называемая «проекционная разметка» в Тюмени находится на трех нерегулируемых пешеходных переходах (ул. Советская, 20, Луначарского, 2, пересечение улиц Молодежной и Пышминской), где при условиях недостаточной видимости (подтаявший снег,

лужи, сумерки) сам переход не видим для водителей. Эффективность такой технологии особенно заметна осенью и зимой, когда у городских служб нет возможности постоянно наносить стершееся покрытие.

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин в 2020 году указал и на то, что нужно акцентировать внедрение таких систем автоматического освещения, которые бы могли снизить энергопотребление для размещения их в регионах с небольшим бюджетом.

Автором предлагается также системы «дружелюбных переходов» [Сафаров, Богданова, с.3-9], [Ясникова, Архарова, Расторгуев, с.70]. Подразумевается под этим контроль самим светофором наличия или отсутствия пешеходов на дорожной разметке «зебра». По аналогии с кнопкой на столбе светофора, зеленый разрешающий сигнал будет включаться по требованию самих пешеходов, в зависимости от их наличия на дороге. Однако же, если на переходе будет обнаружен человек, не успевший перейти дорогу в отведенное системой время, красный запрещающий переход сигнал не будет включен.

3) «Автоматизированная система транспортной информации»

Данная группа включает в себя все изменения, которые так или иначе касаются участников дорожного движения: автомобильный трафик, загруженность на участках, чрезвычайные ситуации, метеорологические условия при помощи специальных считывающих датчиков.

Используя системы ГЛОНАСС и им подобные, именно эти средства передают информацию в навигаторы, дорожные карты в мобильных устройствах, ситуации с загруженностью дорог и прочее, а не наоборот. Даже информацию, поступающую с метеорологических станций, устройства могут анализировать и передавать в службы, которые в свою очередь уже обязаны обработать, и, например, обработать дорожные покрытия противогололедными веществами. Обнаруживаются и отмечаются дефекты покрытия, дорожное строительство, последствия чрезвычайных ситуаций и происшествий, перекрытое движение, и уже потом информация актуализируется в мобильных картах.

Успешно в России вводится система «умных» светофоров. В Тюмени в 2022 году уже установлен на перекрестке Окружная дорога – улица Авторемонтная. Программное обеспечение анализирует загруженность перекрестка и передает данные операторам дистанционно, они же в свою очередь переключают сигналы для разгрузки потоков. Во второй половине 2023 года такие объекты планируется по аналогии с Москвой переключить на автономный режим работы, без вмешательства человека. В отдельные моменты система может даже включать «зеленую волну». Преимущества «умных» светофоров понятны – снижает уровень загруженности трафика, сокращает «пробки» в час-пик, что безусловно снижает риск возникновения ДТП.

В отличие от Свердловской области, где движение пешеходов на разрешающий сигнал п переходе может быть одновременно с автомобилями, поворачивающими на этот переход, в Тюмени такого нет. Автором введение в ПДД нормы о «белом сигнале светофора» расценивается как негативное.

При помощи системы также возможно моделирование дорожного движения в случае строительства нового объекта – развязки, путепровода. Технология предсказывает, сильно ли будет затруднено движение при объезде дорожных работ, таким образом подсказывая, где наиболее правильно разместить поток.

При обнаружении устройствами нехватки общественного транспорта на линии, специалисты также могут в зависимости от загруженности вызвать дополнительные маршрутные автобусы. Нехватка определяется количеством пассажиров, оплативших проезд (такие данные тоже охватываются ИТС) сверх числа посадочных мест в транспорте. Во исполнение цели обеспечения безопасности участников дорожного движения, в тюменских автобусах установлены камеры слежения внутри салона, в том числе для предотвращения краж и хулиганства. Для лиц с ограниченными возможностями размещены специальные аудио- и видеотранслирующие табло, оптимизированы места для инвалидов, пожилых людей и лиц с малолетними детьми.

АСВГК – автоматизированная система весогабаритного контроля для минимизации повреждения дорожного покрытия крупногабаритными транспортными средствами. Работу первого в Тюменской области автоматизированного весового контролёра наладили на 109 километре автодороги Ялуторовск-Ярково в 2022 году. К 2025 году планируется установить также на Ирбитском тракте (граница со Свердловской областью), Велижанском тракте, а также на федеральной трассе Р-402 (участок р.п. Боровский - р.п. Богандинский).

Для нас это уже является обыденностью – и камеры «Безопасного города», и предсказывание «пробок» мобильными приложениями, паркоматы для оплаты стоянки, и даже бесконтактные средства оплаты проезда. Человек не задумывается, насколько полезны системы, насколько действительно они упрощают поездку, и не представляет, что всё это маленькая деталь большого механизма, созданного для безопасности и оптимизации дорожного движения.

Отдельно стоит упомянуть и телематические устройства ИТС. Широкого применения как в Тюменской области, так и в России, они ещё не получили, однако активно разрабатываются и внедряются. Движущей силой развития такой технологии является концерн «Телематика». Предприятие «АвтоДор» и государственные корпорации «РосТех» и «РосАтом», как было сказано ранее, также оказывают помощь в разработке и внедрении тематических технологий в субъектах РФ. Согласно статистике, в 2022 году 48 субъектов опробовали и применили на своей территории новейшие решения, на первую половину 2023 года число субъектов повысилось до 53. Планируется внести изменения в законодательство и обязать все субъекты РФ внедрить интеллектуальные транспортные системы на территорию региона.

Телематика сама по себе является средством сбора, обработки и передачи информации на сервер со специальных устройств, размещенных в автомобиле – чипы навигации GPS/ГЛОНАСС, акселерометры, аккумулятор, гироскопы, приемно-передающее устройство.

Изначально такая концепция слежения была полезна для коммерческих структур. Система позволяла снизить затраты на топливо, усовершенствовать логистику, повысить безопасность, защитить имущество, например, если замечено, что водитель отклоняется от курса, «сливает» с вверенного автомобиля бензин», ездит слишком быстро, нарушает температурный режим в холодильнике.

Позднее, в 2009 году, Правительство издало Постановление, в котором обязало установить датчики навигации в транспортные средства владельцев, деятельность которых связана с перевозкой пассажиров и опасных грузов (Постановление Правительства РФ от 11 июля 2009 года №549), утратившее на сегодняшний день силу [20]. С 2020 году данная сфера регламентируется Приказом Министерства транспорта РФ от 7 октября 2020 года №413 «Об утверждении видов автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, опасных грузов, транспортирования ТКО, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» [26]. Как видно из названия, обязанность оснащения также легла на перевозчиков твердых коммунальных отходов.

Автором предлагается внесение по мере возможности и финансового состояния в конструкцию всех автомобилей, не с точки зрения слежения «сверху», а именно изнутри. Телематическая система мониторит состояние водителя и, по моему мнению, достаточно надежна для снижения уровня как административных правонарушений, так и ДТП.

Новейшая разработка отечественного оборудования бортовой компьютер «V2X» («Vehicle to everything» - «Автомобиль, подключенный ко всему», англ.) при помощи своеобразного «общения» с другими структурами и объектами дорожного слежения, своевременно предупреждает водителя о необходимости остановки, снижения скорости, и даже улавливает отвлечение человека за рулём от дороги [Нефедьев, Нефедьев, Безбородов, Гусев, с. 62]. Система уже протестирована на «беспилотных» транспортных средствах в получении ими

команд центра для принятия автономных решений в Подмоскowie (города Сергиев Посад и Красногорск).

Интересно и актуально для исследования то, что система при достаточной оснащенности позволяет:

- проводить мониторинг сонливости водителя по скорости моргания, по направленности взгляда, по положению головы. После обнаружения уставшего водителя, система примет меры для оповещения его звуковым сигналом. В некоторых марках автомобилей (Volvo, Subaru) разработчики и инженеры даже вводят технологию «автопилота» - компьютер возьмет управление на себя и остановится на ближайшем безопасном участке.

- контролировать манеру вождения конкретного водителя для выявления опасных маневров перестроения и обгона, запоминать и оповещать о недопущении [Киреев, Бобынцев, с.799].

Если же система «поймет», что водитель достаточно неаккуратно, грубо и опасно нарушает Правила, что может свидетельствовать о его неумении водить, алкогольном или токсическом опьянении, данные выгрузятся и направятся диспетчеру связи с автомобилем. Также, по моему мнению, диспетчеру необходимо направить такие данные в ближайший на пути водителя пост ДПС для предотвращения рискованных ситуаций и противодействия нарушениям.

По аналогии с работой данной системы в следующем параграфе подробно разбирается предложение автора по установке «алкоблокираторов» в транспортные средства.

Кандидат технических наук Тарасов Е.А. отмечает, что активное внедрение электроники делает современный автомобиль техническим комплексом, в котором ассистенты и средства автоматизированного управления постоянно контролируют действия водителя, дорожную обстановку, состояние систем ТС [Тарасов, с.70].

Из выделенных разработчиками проекта ИТС минусов отмечается трудность проведения оптоволоконной сети по всей территории Российской Федерации и нехватка специалистов с соответствующими знаниями. Однако они настроены

оптимистично: специальных нитей для передачи сигнала проложено уже порядка полутора миллионов километров, и финансирование проведения организовано на должном уровне. Малое количество людей с IT-образованием решается новейшими институтами и колледжами, направленных как раз на эту сферу.

Вывод: важно отметить, что технологии ИТС – практически полностью отечественная разработка, направленная на исполнение главной цели «БКАД» - обеспечение безопасности дорожного движения. Хотя одна из сфер и направлена на безотлагательное наложение ответственности на лиц, правонарушение которых зафиксировано на средства фотовидеофиксации, по большей части проект направлен на предотвращение опасных ситуаций, предотвращение дорожно-транспортных происшествий. Это ещё раз подтверждает актуальность и цель исследования.

3.2 ЗАРУБЕЖНЫЕ ВАРИАНТЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В данном параграфе хотелось бы отметить такие технологичные решения стран Европы и Азии, которые применяются на постоянной основе, однако у нас такие элементы либо в новинку, либо ещё не используются вообще.

При написании работы мною данные технологии изначально были рассмотрены как не используемые в РФ. С 2021 по 2023 год некоторые из упомянутых ниже технологий законодатель уже ввёл как обязательные с Постановлением о внесении изменений в Правила Дорожного движения. Своей актуальности исследование не потеряло, а даже наоборот, подтвердило. Рассматривать данные технологии теперь возможно не как нечто перспективное, а как уже реально действующий элемент системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Начать стоит с алкоблокираторов. Данное устройство представляет собой систему контроля водителя, выявляющую в окружающем (при бесконтактном методе выявления) либо выдыхаемом (соответственно, контактном) водителем воздухе пары этилового спирта. При обнаружении концентрации спиртовых паров свыше нормы, по задумке, устройство должно блокировать работу двигателя, иначе говоря, заглушить автомобиль при попытке водителя тронуться с места.

Широкое распространение такое устройство получило изначально в странах Европы и активно используется с начала двухтысячных годов. Нормативными актами за рубежом урегулирована альтернатива наказания водителю, привлеченному к ответственности за вождение в состоянии алкогольного опьянения, а именно установить за свой счёт устройство блокировки автомобиля при попытке запуска в таком состоянии вместо лишения водительских прав на определенный срок.

В Швеции достаточно жесткий со стороны государства контроль за исполнением альтернативного наказания. Если система обнаружит, что водитель вновь хотя бы раз оказался за рулём в нетрезвом состоянии, последует наказание в виде лишения права управления т/с. Законодательство Франции, Финляндии и Канады обязывает при производстве и выпуске в оборот школьных автобусов устанавливать алкозамки [Турищева, с. 42].

Регламент ЕС в 2022 году ввёл требования к производителям автомобилей. С начала действия Регламента, все вновь выпущенные транспортные средства, как для личного, так и для коммерческого использования, должны иметь интерфейс для дополнительной установки устройств блокировки зажигания автомобиля [Турищева, с. 260].

Не все поддерживают такую идею. Согласно СМИ, существуют мнения о нарушении Регламентом прав потребителей: «Зачем человек будет покупать машину с таким устройством, если оно ему просто не нужно и пьяным за руль он садиться не собирается? Это приведет к повышению цен на транспортные средства без объективной причины». По мнению автора, повышение

безопасности и есть на дорогах главная объективная причина, не терпящая условностей в виде повышения расходов.

Бытует мнение, что это эффективное, но достаточно дорогое устройство, а финансирование его установки должно обеспечивать государство. По моему мнению, обязанность по установке должна возлагаться на самих нарушителей. Средняя стоимость отечественного устройства варьируется от 24 тысяч рублей до 50 тысяч российских рублей. В европейских странах за установку датчика этанола нарушители уплачивают до полутора тысячи евро, и ежемесячно столько же за его обслуживание диспетчерским центром.

Если у лица, позволяющего себе сесть за руль в состоянии опьянения и подвергнуть опасности себя и окружающих, отсутствует финансовая возможность обеспечить свой автомобиль алкоблокиратором, должно быть введено ограничение доступа безответственного хозяина к машине, разумеется, учитывая его характеристики, связь между транспортом и способом заработка. В конце концов, административные штрафы за нарушение ст. 12.8 КоАП назначаются и неработающим людям.

Как представляется внедрение такой технологии в российских реалиях? Автор считает, что такая профилактическая мера действительно эффективна для нарушителей.

Первое, о чем скорее всего подумает российский водитель, ввиду особого менталитета это как обойти, как взломать и как обмануть устройство. На такой случай уже разработана ранее упомянутая система ИТС, способная запомнить и даже опознать лицо, проходящее тест на содержание алкоголя, что исключит разблокирование алкозамка пассажиром и иным лицом [Шерпеева, с.255-257]. Эта же система может предотвратить «взламывание» блокиратора, одновременно подавая сигнал диспетчеру. Физическим лицам и организациям, специализирующимся на техническом оснащении автомобилей, за самовольное в обход закона снятие устройства автором предлагается в перспективе ввести административную ответственность.

Информация о водителе (государственный регистрационный номер, марка и модель автомобиля), который всё-таки смог обмануть систему и управляет транспортным средством, находясь в состоянии опьянения, должна передаваться посредством диспетчера в ближайшие на пути посты дорожно-патрульной службы для пресечения правонарушения.

В связи с развитием инновационных технологий, имеется основание полагать, что будут созданы портативные устройства для определения не только алкогольного, но и токсического, наркотического опьянения.

1 апреля 2023 года Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии разработало и ввело в действие государственный стандарт, применяемый к алкоблокираторам [27].

Данный ГОСТ Р 70637-2023 устанавливает стандарт установки устройства на транспортные средства, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, в том числе, специально предназначенные для перевозки детей (по аналогии с законодательством Финляндии и Франции), и на автомобили, используемые для перевозки опасных и крупногабаритных грузов, твердых бытовых отходов.

Анисимов В.Е. и Калининкова Е.Д. в своей научной работе также отмечают полезность социальной рекламы во Франции о недопустимости нарушения Правил дорожного движения [с. 18-19].

Не лишним будет сказать, что идея автора совпала с положениями ГОСТа – информация о нарушении статьи 12.8 действительно должна передаваться диспетчером модуля и бортового компьютера в региональные центры информации и ГИБДД.

Дизайн проезжих частей.

Как уже говорилось ранее, практически во всех приговорах по 264 статье УК РФ и постановлениях по 12.24 КоАП РФ, вне зависимости от обстоятельств, судьи указывают причиной ДТП несоблюдение водителем скоростного режима, что повлияло на длину тормозного пути, и, как следствие, повлекло причинение вреда здоровью другим участникам.

В соответствии с Классификатором дорог, разработанным на основе свода Правил 42 13.33330.2016, дорога, связующая жилые и общественные районы с развязками дорог скоростного движения транспорта именуется магистральная улица [49].

Примером таких улиц в городе Тюмени выступают улицы Ленина, Республики, Пермькова, Мельникайте, Профсоюзная, Республики, Монтажников и другие. Их главная отличительная черта – высокопропускаемая транспортная способность, ширина полос, общая протяженность (от 2,5 до 10 км в рамках города).

Не удивительно, что большой процент аварийности приходится как раз на те дороги, где водители машинально набирают скорость, поскольку путь весьма длинный, нет желания стоять на многочисленных светофорах, особенно в темное время суток, когда количество пешеходов значительно меньше, чем днём.

Несмотря на наличие светофоров на перекрестках, водители (согласно статистике и опросу, приведенному в параграфе 2.3) могут позволить себе развернуться через сплошные полосы в нарушение статьи 12.16 КоАП, создав опасную дорожную ситуацию.

Европейский опыт проектирования проезжих частей отличен от российского. Например, в Риме скоростное движение автомобилей в городе ограничено наличием множественных поворотов, небольшими по размерам улицами, наличием широких островков безопасности. Стандартная ширина европейских улиц – до 3,0-3,25 метров, в то время как в РФ – до 3,75 метров.

Даже главные улицы (*via Cristoforo Colombo*, *via Appia Nuova* и др.) спроектированы таким образом, что ширина полос направления машин не позволяет разогнаться свыше 50 км в час (что согласно нормативным актам Италии и есть максимальная скорость движения транспорта в границах населенных пунктов). Технологии саморегулируемых светофоров за рубежом активно используются с 1980-ых годов, поскольку именно тогда многие города Европы начали разрастаться до миллиона жителей. Поэтому затрудненного

движения, подобно российскому, в час-пик не наблюдается [Майоров, Денисенко, с.19].

Возвращаясь к вопросу применения европейского опыта в проектировании дорог, я бы не спешила перенимать его в данном аспекте. Всё же площадь Тюменской области всего лишь в половину меньше площади целого государства Италии. Население области также в два раза меньше, однако учитывая, что у нас отсутствует метро, троллейбусные и трамвайные линии, сужение полос приведёт к затруднению движения как водителей транспортных средств, так и пешеходов. Длительное ожидание светофора может сподвигнуть людей переходить улицу на запрещенный сигнал светофора.

Данный вариант проектирования оценивается автором как слабоэффективный для применения в Российской Федерации. Для реализации потребовался бы демонтаж дорожного полотна, сужение проезжих частей в нарушение ГОСТов, переоборудование, изменение работы всех светофорных объектов, что было бы не логично.

Однако, примечательно, что почти на всех улицах Рима встречные направления автомобилей разграничиваются бетонными противоударными блоками, зелеными насаждениями, высокими бордюрами, делинаторами, водяными каналами. По мнению автора, это решение не позволяет автомобилям в случае столкновения оказываться на полосе встречного движения, а также разворачиваться вне зоны разрешенного для такого маневра места.

Такое решение кажется мне наиболее правильным и обеспечивающим безопасность при столкновении автомобилей. Для поддержания идеи и концепции «Зеленого города», на мой взгляд, размещение разделительного газона с деревьями на местах линий, разделяющих потоки встречных направлений, сыграло бы положительную роль, значительно снизило бы риск общественной опасности при аварии. Рассмотрим преимущества.

Во-первых, водители физически по неосторожности не смогут на средней скорости, разрешенной в населенном пункте (60 км/час), минув бордюр и насаждения, оказаться на противоположном пути.

Во-вторых, при желании водителя развернуться в неполюженном месте, протяженность по всей дороге своеобразной ограды (за исключением пешеходных регулируемых переходов, круговых перекрестков и иных объектов дорожного движения) не позволит пересечь воображаемую разметку. Возможно ввиду конструктивных особенностей автомобиля, возможно ввиду бережливости людей к своей собственности, но это должно снизить уровень правонарушений и аварийность при выезде на встречную полосу.

В-третьих, относительно высокие деревья снижают шум от проезжающих транспортных средств, словно поглощая его, что немаловажно для лиц, проживающих в непосредственной близости у магистральных дорог городского значения. На центральных улицах размещены дома 1950-ых годов застройки, так называемые «хрущёвки». Уровень шума от дороги в квартирах таких домов, особенно без установленных стеклопакетов, зачастую не соответствует санитарным нормам. Зеленые насаждения также помогают «фильтровать» воздух у дороги, который обычно наполнен выхлопными газами проезжающих автомобилей. Это красиво вписывается в общую архитектуру города, в отличие от бетонных противотаранных блоков.

В-четвертых, размещение такого объекта снизит желание пешеходов перейти дорогу в неполюженном месте, например, если насаждения будут обнесены железной оградой.

Из недостатков практикующими водителями отмечается неэффективное использование территории, которая могла бы быть полосой движения. Оспаривая данное мнение, автор еще раз подчеркивает, что это магистральные улицы, которые и так с целью пропускной способности имеют широкие полосы, а сами объекты с насаждениями не обязательно могут занимать всю полосу.

Не всякие деревья подойдут для размещения в середине дорожной части, преимущественно это должны быть достаточно крепкие, но не с широким стволом, многолетние растения, не с массивной корневой системой, способной при ненадлежащем уходе «прорыться» корнями через асфальт (осины, тополя, лиственницы).

Пример расположения уже существующего широкого участка с зелеными насаждениями на улице 50 Лет Октября (от пересечения с ул. Профсоюзной до пересечения с ул. Пермякова).

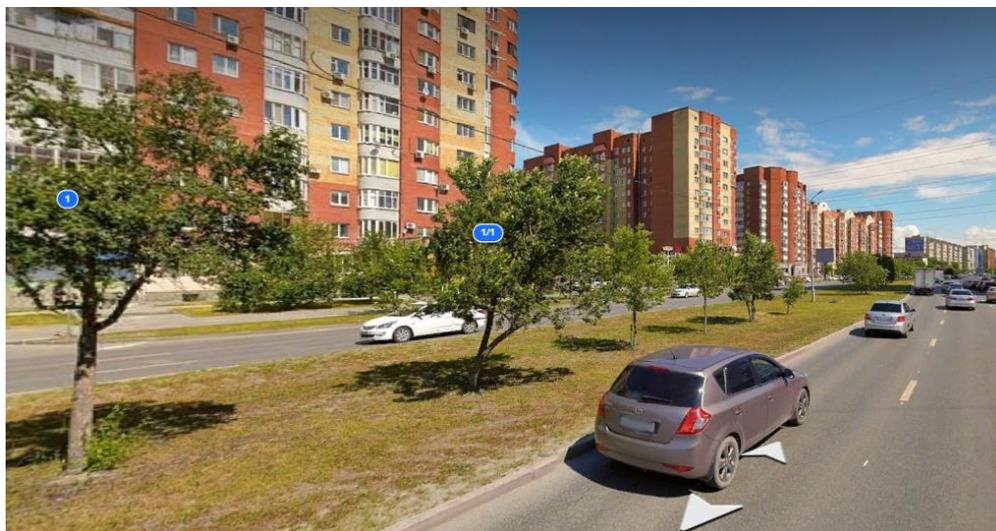


Рис.3.2 Пример широкой полосы насаждений

Пример дизайна с узкой полосой для зеленых насаждений, шириной до одного метра без размещения деревьев. На таком объекте можно разместить небольшие кустарники и деревья с тонким стволом – боярышник, кизильник, арония черноплодная. Такое решение, в обход опасений водителей, не займет большую территорию проезжей части, и при этом будет исполнять свое предназначение.



Рис.3.3 Пример узкой преградительной полосы

Затронув тему предотвращения перехода дороги людьми в неполюженном месте, нельзя не упомянуть ограничивающие перильные пешеходные ограждения.

Многочисленно были установлены в городе Тюмени в рамках программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Служат как для преграды для пешеходов во избежание перехода дороги в неполюженных местах, так и для машин, которые при столкновении могут оказаться на тротуаре. Такая конструкция принимает удар от тяжелого автомобиля на себя, в результате чего пешеходам может нанестись явно меньший вред.

Поскольку данные конструкции уже активно используются не менее 10 лет, автором рассматривается это не как техническое нововведение. Моя идея – увеличить количество данных ограждений вплоть до всех улиц, исключая частный сектор (который в основном окружен и ввиду низкой плотности автомобильного проезда не нуждается в установке внутри). Установка преград в местах повышенной аварийной опасности, около образовательных учреждений и мест культуры со стороны Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта города Тюмени также правильное решение, однако почему бы не установить данные защитные перильные конструкции повсеместно? На мой взгляд, это не портит внешний вид улиц, обеспечивает достаточную безопасность, для многих пешеходов служит сигналом не нарушать правила и не перебегать дорогу в местах установки, а добраться до ближайшего пешеходного перехода.

Следующей зарубежной разработкой является система обнаружения угроз столкновения. Передовыми производителями автомобилей, оборудованных такой системой, считаются концерн шведской компании Volvo и бренд японской компании Subaru.

В шведской технологии система родилась от роботизированного инструмента «City Safety» для предотвращения столкновений с автомобилем на малых скоростях в 2012 году. Именуется как PDS – «Pedestrian Detection System»

(«Обнаруживающая пешеходов система»), и направлена по большей части на распознавание именно людей на пути автомобиля.

Звуковые вспомогательные датчики системы безопасности уведомляет о возникшем пешеходе, и, если водитель не предпринимает меры, может переключить управление в автономный режим для экстренного торможения. Автономный режим, стоит упомянуть, включается в максимально рискованных ситуациях, во избежание постоянного расслабления водителем за рулём.

Подведенная концерном статистика по странам ЕС показала, что с введением в эксплуатацию автомобилей, оборудованных данной системой, летальность исхода в результате происшествия снизилась на 20%. Процент получения пешеходами тяжкого вреда здоровью сократился почти на 30%. Это свидетельствует о высоком коэффициенте полезного действия разработки.

Осуществляется обнаружение путём использования камеры, радара и датчика, установленных на зеркале заднего вида. Система анализирует подвижные и неподвижные объекты до 15 раз в секунду в радиусе до 10 метров.

Компания Subaru при разработке аналогичной технологии под названием «EyeSight» предусмотрела размещение устройства на обоих зеркалах заднего вида, что дополнительно призвано обеспечивать контроль водителем и безопасность при перестроении.

Испытания устройства показали, что наиболее оптимальная дистанция для обнаружения пешехода при благоприятных условиях погоды, рельефа и освещения равна 40 метрам при скорости 30 км/час (на моделях автомобиля первого поколения) и 50 км/час (на моделях второго поколения, выпускаемых с 2014 года). Это средняя разрешенная скорость движения в населенном пункте в странах Европы. При обнаружении выезда транспортного средства на скоростное шоссе, система отключается. Иначе говоря, технологическое решение наиболее эффективно при предотвращении дорожно-транспортных происшествий при движении в городе. Это весьма полезно, если, например, из-за припаркованного автомобиля неожиданно на проезжей части появится пешеход или велосипедист.

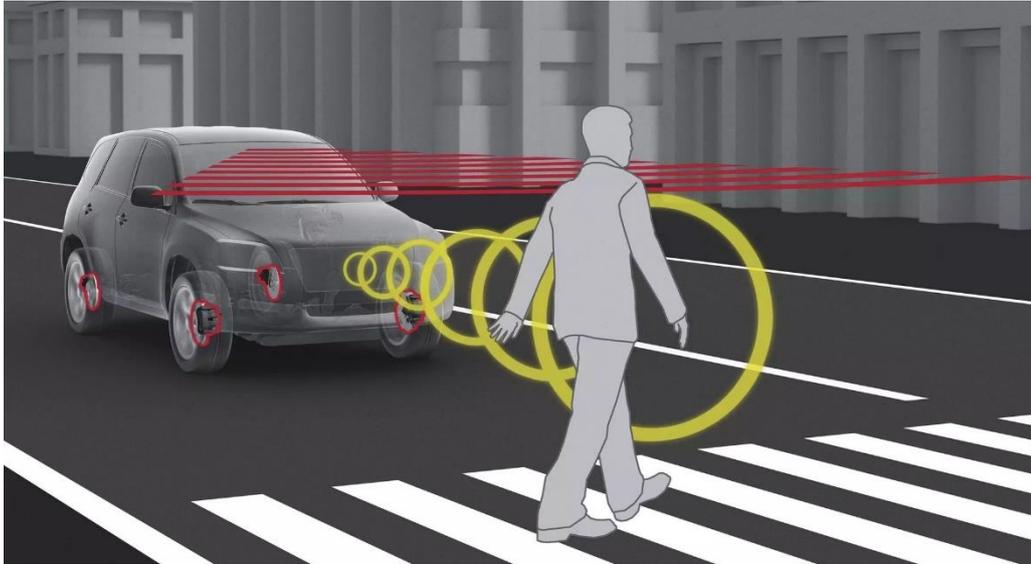


Рис.3.4 Пример работы системы PDS

Весьма полезна при движении в городе и система кругового обзора в автомобиле, впервые примененная в производстве автомобилей японской автокомпанией Nissan в 2007 году. Система, в отличие от предыдущих, способна распознавать знаки введения и отмены ограничения скорости, дублируя их значение на приборную панель. Технология применения кругового обзора при помощи пяти датчиков, расположенных по корпусу автомобиля, обеспечивает видимость водителем на экране слепых зон, например, при парковке или движении по круговому перекрестку.

На сегодняшний день такими технологиями также оснащены отдельные модели ряда производителей Mercedes, BMW, Toyota, Volkswagen, KIA. Доступна возможность приобретения непосредственно самих датчиков самостоятельно для последующей установки в своём автомобиле. Стоимость варьируется в пределах двадцати-сорока тысяч в зависимости от количества функций.

Пример обнаружения датчиком помехи в слепой зоне на модели машины марки KIA. Изображение с камеры выводится на приборную панель перед водителем.

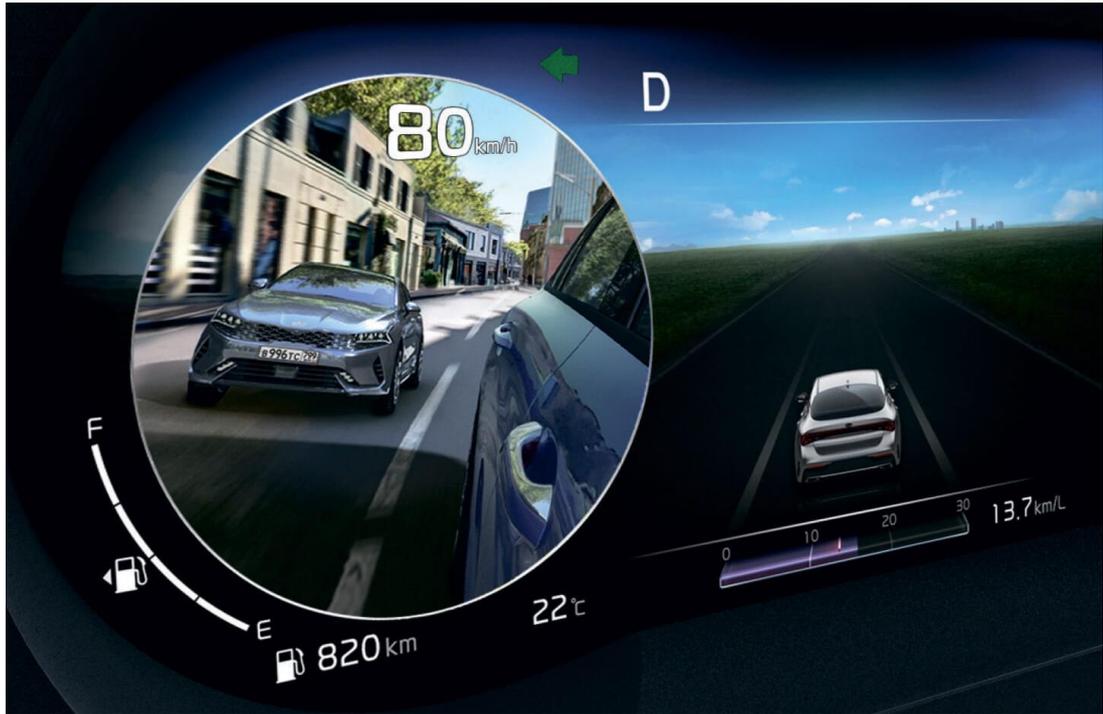


Рис.3.5 Изображение с датчика и камеры контроля «слепых» зон

Следующее зарубежное технологическое решение, использующееся в странах Азии на перекрестках – «автоматические выдвижные дорожные столбы» - болларды. В России в крупных городах, в том числе, в Тюмени, данные конструкции устанавливаются в основном у пешеходных зон и въездов на охраняемую территорию для ограничения движения машин. Бывали примеры установки около образовательных учреждений, обустроенных парковок, въездов во двор и даже около частных домов.

Конструкция представляет собой противотаранные столбы, с высотой подъема от 50 до 100 см, диаметром до 32 см, состоящие из нержавеющей стали или титана, с добавлением чугуна. От обычных заградительных сооружений им присуща надежность. Практическими испытаниями подтвердилась способность выдерживать удар грузового автомобиля ЗИЛ массой 6 тонн на скорости 65 км/час. При столкновении с конструкцией машина полностью остановилась, утратив способность двигаться. В Тюмени стационарные «обездвиженные» болларды установлены у начала пешеходной улицы Дзержинского.

Однако отличительной чертой некоторых типов боллардов является функция выдвижения и в установленном месте. В зависимости от типа привода они подразделяются на гидравлические и электромеханические.

Гидравлические наиболее применимы в климатических условиях России, надежны, просты в установке и обслуживании, работают от давления масляного рукава. Скорость подъема и опускания столбиков конструкции – 4 секунды.

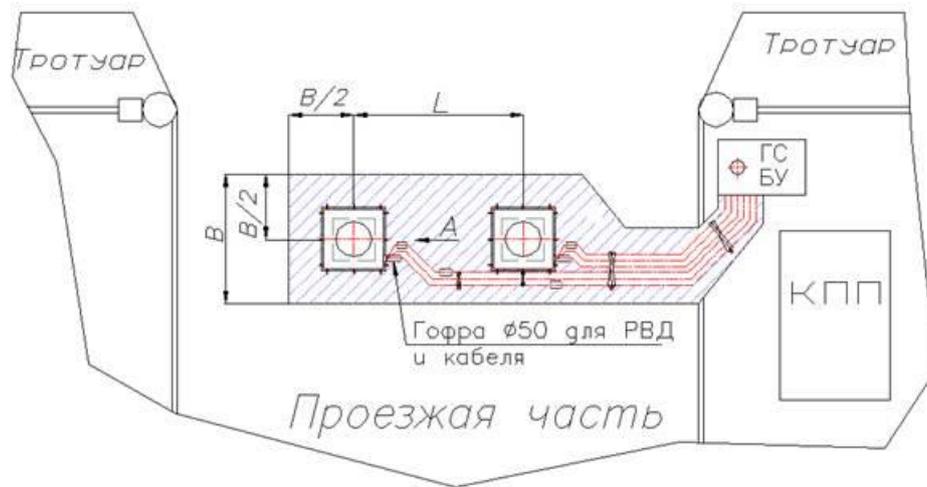


Рис.3.6 Пример монтажа конструкции с гидравлическим приводом

Автор видит необходимость в данной конструкции по краям регулируемых пешеходных переходов ввиду опасности выезда водителем на запрещающий сигнал светофора и связанным с этим причинением вреда здоровью пешеходам.

В идеале конструкцией надо было бы оснастить все, в том числе и нерегулируемые, для абсолютного снижения числа потерпевших пешеходов при наезде, однако на данный момент, разумеется, это неосуществимо.

Практичной и эффективной для цели снижения наездов на пешеходов станет установка конструкции боллардов на крупных перекрестках, которые, согласно статистике, отнесены к достаточно опасным, даже при соблюдении пешеходами Правил дорожного движения.

Так, автор в Тюмени выделяет шесть перекрестков повышенной опасности для лиц, передвигающихся не на механических транспортных средствах. Опасность обусловлена длиной улиц, шириной полос, наличие рядом с

перекрестками объектов, привлекающих массовое скопление людей, в том числе детей.



Рис.3.7 Пересечение ул. М. Тореза и ул. Герцена вблизи крупного торгового центра.

В результате проезда водителем пересечения перекрестка на запрещающий сигнал светофора, пешеходу, переходившему дорогу на разрешающий сигнал светофора причинен легкий вред здоровью в виде сотрясения головного мозга. Водитель скрылся с места происшествия, впоследствии был найден и привлечен к ответственности.

Пересечение ул. Республики и ул. Первомайская. Несмотря на то, что на перекрестке одновременно с четырех сторон включается разрешающий для пешеходов, и запрещающий для транспортных средств сигнал, водитель т/с всё же нарушил его требования, в результате чего пешеходу причинен легкий вред здоровью.



Рис.3.8 Пересечение ул. Ленина и ул. Профсоюзная вблизи научно-производственных промышленных и коммунально-складских районов.

В результате проезда водителем пересечения перекрестка на запрещающий сигнал светофора, пешеходу, переходившему дорогу причинен средний вред здоровью. Несмотря на наличие на перекрестке камер фиксации нарушений, водитель скрылся с места происшествия, впоследствии не был установлен.

Пешеходные переходы по улице Широкая опаснейшие в городе. Среди населения негласно они считаются самыми «кровавыми», бытует мнение, что устанавливать на таком буквально шоссе наземные пешеходные переходы – преступление против жизни.

Наличие густозаселенной жилой застройки, образовательных учреждений, торговых центров по разным сторонам шестиполосной и восьмиполосной дорог во много раз увеличивают риск получения вреда здоровью относительно перекрестков в центре [Кузнецов, Горбатенко, Порташников, с.127].

Дорожно-транспортные происшествия на данных участках:

Пересечение ул. Монтажников и Н. Ростовцева: водитель белой иномарки не остановился на красный сигнал светофора в нарушение Правил, сбил пешехода. Женщина скончалась в результате полученных травм.

В результате проезда водителем пересечения перекрестка ул. Широкая с бульваром Б. Щербины на запрещающий сигнал светофора, тринадцатилетнему

пешеходу причинен тяжкий вред здоровью в виде перелома бедра, рвано-ушибленной раны головы и сотрясения мозга. Водитель скрылся с места происшествия, впоследствии был найден и привлечен к ответственности.

Перекресток ул. Монтажников – ул. Широкая: в результате проезда водителем, находящимся в состоянии сильнейшего алкогольного опьянения (2,6 промилле), пересечения перекрестка на запрещающий сигнал светофора, пешеходу причинен легкий вред здоровью. Второй пешеход скончался от полученных в результате аварии травм. Женщина, сидевшая за рулем, пыталась скрыться, но не смогла ввиду опьянения.

Аспект поиска скрывшихся с места ДТП водителей при помощи трасологической экспертизы, а также ответственность за это мы уже рассмотрели в первой и второй главах.

Водители побоятся повреждать свой автомобиль по аналогии с ограждениями в виде зеленых насаждений. И не будут проезжать на красный свет светофора, если на полосе перед будут установлены противотаранные выдвигающиеся столбы. Возможные недостатки, с которыми придётся столкнуться при установке по мнению населения — это ненадежность управления и цена.

Конструкция проста в обслуживании, ремонте и может переключиться в ручной режим управления, если подключенная система ИТС обнаружит сбой. Разумеется, в такой момент столбы автономно спускаются под землю. Это поможет и при проезде перекрестков машинами скорой помощи, полиции и пожарными машинами.

При расчете примерной стоимости установки конструкции на одном перекрестке автор выделяет значение в 1,4 млн рублей с учетом дополнительного оборудования и строительных работ. К сравнению стоимость монтажа одного сложного светофорного объекта на крупные перекрестки обходится государству в 4 млн рублей. Цена жизни спасенного человека выше этих цифр.

Говоря о светофорах, нельзя не упомянуть повторитель сигнала светофора. Эта конструкция представляет собой Г-образную опору со светодиодами

повышенной яркости, предназначенной для дублирования сигнала светофора. Её полезность заключается в том, что водитель видит сигнал издалека, на расстоянии почти 300 метров, в отличие от светофора, из-за размеров видимого на расстоянии 100 метров.

Повторители позволяют водителю так рассчитать свою скорость, чтобы успеть своевременно и безопасно сбавить ход автомобиля. Также, они демонстрируют сигнал водителю, если сам светофор не заметен из-за автобуса или габаритного автомобиля.

В Тюмени такие повторители встретить можно достаточно редко, буквально на нескольких светофорах, регулирующих помимо движения транспортных средств пешеходные переходы (ул. Ленина – Красина, ул. Московский тракт), в то время как за рубежом они активно используются.

Стоит отметить, что стоимость такой установки не высока ввиду отечественного производства. Сам комплекс прост, состоит из контроллера управления и ленты светодиодов от 0,5 до 2 метров длиной. Реконструкция светофора может обойтись до 20 000 рублей с учетом проведенных работ.

По мнению автора, это весьма полезное и эффективное решение, которое при повсеместной установке поможет водителям не торопиться при проезде, не нарушать Правила по неосторожности.

Раньше считалось, что европейские технологии строго присущи европейскому менталитету, и в России не приживутся, подвергнутся массовой критике, негативно будут оценены со стороны населения вплоть до игнорирования. Всё это примитивный консерватизм и нежелание двигаться вперед.

Наглядно мы видим, за последнее десятилетие все перечисленные технологии равномерно входят в обиход. На практике все устройства и инновационные решения применимы, не нужно задумываться об ухищренных обхождении закона. Они направлены в первую очередь на повышение безопасности, предотвращение происшествий, минимизацию рисков. На этом пути не должно быть преткновений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современное общество активно преобразовывается под влиянием социальных, экономических и технологических прорывов. При реализации проектов, направленных на повышение безопасности и уровня жизни, внедряются новейшие разработки в отрасли дорожной инфраструктуры.

В результате мы получаем продукт разработок транспортно-интеллектуальной системы и последнего слова технологий в совокупности. От обеспечения надлежащего уровня качества их функций зависит в первую очередь благополучие людей, их здоровье, а уже только потом комфорт.

В совокупности таких факторов, как улучшение дорожного покрытия по территории страны, применение новейших технологий и контроль за исполнением Правил, по мнению автора, приведут к сокращению нарушений водителями, и соответственно снижению уровня аварийности на дороге.

По результатам работы автором опровергнута идея о прямо пропорциональности жесткости правил дорожного движения их соблюдению.

В первой главе рассмотрены субъективные и объективные факторы, влияющие на количество совершения дорожно-транспортных происшествий, определили группу риска, рассмотрели органы, наделенные полномочиями по обеспечению безопасности на дорогах, их подведомственные организации, затронули Положения о полномочиях этих органов.

Рассмотрена роль трасологической экспертизы при идентификации лиц, сокрывшихся с места ДТП. Очевидно приносит польза не только для расследования уголовных и административных дел, но и для осуществления объективного рассмотрения дела в суде, не основанное только на показаниях свидетелей и очевидцев. Это обеспечивает ясность процесса помогает сопоставить очевидные детали с едва заметными, обнаружить следы, по которым возможно достоверно определить виновника, что способствует достижению истины.

В результате исследования причин дорожно-транспортных происшествий можно отметить, что в Тюменской области объективная составляющая факторов дорожно-транспортных происшествий мала, что не может не радовать. В нашем регионе качественные дороги, техника и условия для безопасного вождения. Внешние условия на дорогах в Тюменской области позволяют вести автомобиль безопасно и осмотрительно.

Во второй главе проанализировано современное административное и уголовное законодательство, касающееся нарушений Правил дорожного движения. Сравнены отдельные положения, претерпевшие значительные изменения. При анализе сравнений, можно заметить тенденцию государства к снижению размера наказания за определенные преступления, к чему автор относится положительно. Не всегда законодатель стремится уstrasить наказание во исполнение. Это и подтверждает главная мысль исследования – не большие штрафы и сроки лишения прав и свобод должны предотвращать происшествия на дорогах. Это один из инструментов воздействия на участников дорожного движения, но он не должен быть единственным.

Проведен сбор данных по вопросу «Соблюдение Правил дорожного движения жителями города Тюмени» аналитическим и анкетированным методом. Полученные результаты зафиксированы в выводе параграфа 2.2.

В целом, можно сделать вывод, что уровень соблюдения Правил среди опрошенных лиц достаточно высок, за исключением моментов, где водители ошибочно без остатка полагаются на избежание негативных последствий, либо относятся к их наступлению безразлично.

Увеличение размеров штрафа, ограничения или лишения свободы в мышлении лиц не тождественны с совершаемыми ими нарушениями. Надежда на избежание ответственности как ввиду отсутствия фиксации совершения нарушения, так и самонадеянность на собственную личность, русское «авось пронесёт», «не поймают», привлечение к ответственности не сразу после совершения вследствие загруженности следственных органов и, к сожалению, волокиты – всё это рано или поздно формирует мышление о безнаказанности.

Для снижения уровня административных правонарушений, и, как следствие, дорожно-транспортных происшествий, законодателю надо действовать исходя из этого мышления, искоренять его, а заодно и предпринимать достаточные меры для предотвращения заранее, с физической точки зрения.

В третьей главе автором рассматриваются инновации в рамках национального проекта «БКАД» и ИТС, с помощью которых будет возможно добиться снижения уровня преступности и правонарушений на дороге за счёт физического воздействия, а не устрашения кары.

Технологии ИТС – практически полностью отечественная разработка, направленная на исполнение главной цели «БКАД» - обеспечение безопасности дорожного движения. В соответствии с концепцией предупреждения ДТП, перечисленные решения в теории могут предотвращать совершения субъектами 1 главы нарушений, а также окажут помощь при предупреждении аварий ввиду объективных условий. Это ещё раз подтверждает актуальность и цель исследования.

Наглядно мы видим, за последнее десятилетие все перечисленные технологии равномерно входят в обиход. На практике все устройства и инновационные решения применимы, не нужно задумываться об ухищренных обхождении закона. Они направлены в первую очередь на повышение безопасности, предотвращение происшествий, минимизацию рисков. На этом пути не должно быть преткновений.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации: от 12 декабря 1993 г.: по сост. на 01.07.2020 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»: от 30 декабря 2001 №195-ФЗ: по сост. на 17.05.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): от 26 января 1996 №14-ФЗ: по сост. на 01.01.2022 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: от 18 декабря 2001 №174-ФЗ: по сост. на 28.04.2023 // «Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.
5. Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13 июня 1996 №63-ФЗ: по сост. на 28.04.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.
6. Уголовный Кодекс Российской Федерации: от 13 июня 1996 № 63-ФЗ: в редакции №1 от 01.01.1997 // Собрание законодательства РФ.1996. № 25. Ст. 2954.
7. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федеральный закон от 08 ноября 2007 №259-ФЗ: по сост. на 21.11.2022 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.
8. О полиции: федеральный закон от 07 февраля 2011 №3-ФЗ: по сост. на 29.12.2022 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

9. О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции: федеральный закон от 22 ноября 1995 №171-ФЗ: по сост. на 28.04.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

10. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»: федеральный закон от 23 июля 2013 №196-ФЗ: по сост. на 31.12.2014 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

11. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: федеральный закон от 05 апреля 2013 №44-ФЗ: по сост. на 29.05.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

12. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 06 октября 2003 №131-ФЗ: по сост. на 29.05.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

13. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 29 декабря 2017 №443-ФЗ: по сост. на 28.04.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

14. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 17 июня 2019 №146-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2019. №25, Ст. 3166.

15. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 08 ноября 2007 №257-ФЗ: по сост.

на 28.04.2023 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

16. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 08 декабря 2003 №162-ФЗ: по сост. на 07.12.2011 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

17. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 №1090: по сост. на 24.10.2022 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

18. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 №1090: по сост. на 24.10.2022 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

19. Приложение к постановлению Правительства РФ «О Правилах дорожного движения». Общие обязанности водителей. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 №1090 (в редакции от 24.10.2022) «О Правилах дорожного движения // "Собрание актов Президента и Правительства РФ", 22.11.1993, №47, ст. 4531 (дата обращения 17.02.2022).

20. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 06 октября 2022 №1769 // Собрание законодательства РФ. 2022. № 41. Ст. 7100.

22. Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров: приказ Минздрава России от 15 декабря 2014 №835н // Российская газета. 2015. №90.

23. Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного охотничьим ресурсам: приказ Минприроды России от 08 декабря 2011 №948: по

сост. на 17.11.2017 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

24. Об организации использования экспертно-криминалистических учетов органов внутренних дел Российской Федерации (вместе с «Инструкцией по организации формирования, ведения и использования экспертно-криминалистических учетов органов внутренних дел Российской Федерации»): приказ МВД России от 10 февраля 2006 №70: по сост. на 11.09.2018 // Сборник приказов МВД России, признанных не нуждающимися в государственной регистрации 2005 - 2007 гг.

25. Об утверждении Федерального классификационного каталога отходов: приказ Росприроднадзора от 22 мая.2017 №242: по сост. на 16.05.2022 // Официальный интернет-портале правовой информации (дата обращения 22.11.2022).

26. Об утверждении видов автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, опасных грузов, транспортирования ТКО, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS: приказ Министерства транспорта РФ от 7 октября 2020 года №413 // Официальный интернет-портал правовой информации (дата обращения 15.12.2022).

27. О введении в действие Национального стандарта РФ ГОСТ Р 70637-2023 «Автотранспортные средства. Система контроля состояния водителя (алкозамок). Общие технические требования»: приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 24 января 2023 №42-ст // Документ опубликован не был.

28. О введении в действие СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*: приказ Минстроя России от 30 декабря 2016 №1034/пр: по сост. на 31.05.2022 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: локальная сеть ТюмГУ.

30. О департаменте дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации города Тюмени: распоряжение Главы Администрации города Тюмени от 14 апреля 2008 года №98-рг: по сост. на 26.12.2018 // URL: <https://docs.cntd.ru/document/441528353> (дата обращения 01.10.2022).

31. Об утверждении Положения об управе Ленинского административного округа Администрации города Тюмени: распоряжение Главы Администрации города Тюмени от 15 августа 2007 года №210-рг // Официальный интернет-портал органов государственной власти Тюменской области 15.08.2007 (дата обращения 17.09.2022).

32. Об утверждении Положения об управе Калининского административного округа Администрации города Тюмени: распоряжение Главы Администрации города Тюмени от 15 августа 2007 года №211-рг // Официальный интернет-портал органов государственной власти Тюменской области 15.08.2007 (дата обращения 17.09.2022).

33. Об утверждении Положения об управе Центрального административного округа Администрации города Тюмени: распоряжение Главы Администрации города Тюмени от 15 августа 2007 года №212-рг // Официальный интернет-портал органов государственной власти Тюменской области 15.08.2007 (дата обращения 17.09.2022).

34. Об утверждении Положения об управе Восточного административного округа Администрации города Тюмени: решение Тюменской областной Думы от 20 марта 2008 года №819 // Официальный интернет-портал органов государственной власти Тюменской области 20.03.2008 (дата обращения 17.09.2022).

35. Устав муниципального образования городской округ город Тюмень (Устав города Тюмени) от 16 марта 2005 года №162 (с изменениями на 22.12.2022 года) // Зарегистрировано в ГУ Минюста РФ по Уральскому федеральному округу 19 июля 2007 г. № RU723040002007001 (дата обращения 17.09.2022).

37. Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения города Тюмени, расположенных на территории города Тюмени: постановление Администрации города Тюмени от 2 июля 2009 года №49-пк: по сост. на 13.03.2023 // Официальный интернет-портал органов государственной власти Тюменской области 02.06.2009 (дата обращения 08.11.2022).

38. Решение Высшего Евразийского Экономического Совета от 26 декабря 2016 №19 «Об Основных направлениях и этапах реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза» // Официальный сайт Евразийского экономического союза 11.04.2017 (дата обращения 08.11.2022).

Судебные акты

21. О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 06 октября 1970 №11 // «Сборник постановлений Пленума ВС СССР 1924-1977, часть 2».

39. Постановление Конституционного Суда РФ от 24 ноября 2022 № 51-П «По делу о проверке конституционности примечания к статье 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Салехардского городского суда Ямало-Ненецкого автономного округа» // Собрание законодательства РФ. 2022. №49. Ст. 8759.

40. Приговор № 1-123/2021 1-23/2022 от 15 февраля 2022 г. по делу № 1-123/2021 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/KsGSJs6jj0mm/> (дата обращения 08.04.2022)

41. Приговор от 29 января 2020 г. по делу N 2-4/2020 // URL: <https://sudrf.cntd.ru/document/565154818> (дата обращения 19.06.2022).

42. Приговор № 1-61/2020 от 21 мая 2020 г. по делу № 1-61/2020 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/2kHvFsbjZ9bc/> (дата обращения 19.08.2022).

43. Приговор № 1-70/2019 1-808/2018 от 29 апреля 2019 г. по делу № 1-70/2019 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/tHQoOAqrPAJW/> (дата обращения 19.08.2022).

44. Постановление № 4А-257/2017 от 16 октября 2017 г. по делу № 4А-257/2017 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/DqrCQ7CO7mZU/> (дата обращения 10.05.2022).

45. Апелляционное постановление № 22-1557/2021 от 24 августа 2021 г. по делу № 1-114/2021 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/BK1Cz2e7gKZl/> (дата обращения 15.05.2022).

46. Апелляционное постановление № 22-724/2018 от 17 октября 2018 г. по делу № 22-724/2018 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Up55HmcEHKNa/> (дата обращения 19.08.2022).

47. Апелляционное постановление № 22-306/2020 от 12 марта 2020 г. по делу № 1-526/2019 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/B1E6E24c9FQ4> (дата обращения 19.08.2022).

48. Апелляционное постановление № 22-354/2019 от 20 августа 2019 г. по делу № 22-354/2019 // <https://sudact.ru/regular/doc/hFTob0cyD21j> (дата обращения 19.08.2022).

Интернет-ресурс

29. Письмо Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 18 сентября 2017 №33418-АЧ/04 «Об организации ремонта уличного (дворового) освещения» // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_282647/ (дата обращения 01.10.2022).

36. Официальный интернет-портал органов государственной власти Тюменской области 14.04.2008 30. <https://wikiroutes.info/tyumen/catalog> (дата обращения 17.09.2022).

49. <https://blessyou.vrukah.info/алкоголь/определение-содержания-алкоголя-в-крови/10-определение-содержания-алкоголя-в-крови> [Электронный ресурс] (дата обращения 19.08.2022).

Библиографические ссылки

50. Анисимов В.Е., Калининкова Е.Д. Особенности перевода слоганов социальной рекламы в современном веб-пространстве // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Гуманитарные науки. 2022. №10. С.16-23.

51. Аристова Д.А., Макеева Е.З. Эффекты внедрения интеллектуальных транспортных систем // Транспортный бизнес в России. 2022. №1. С.115.

52. Афзалетдинова Г.Х. Назначение судебных автотехнических экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Общество, право, государственность: ретроспектива и перспектива. 2021. №1. С.48-52.

53. Бараковский В.В. О проблеме аварийности по причине эксплуатации транспортных средств с техническими неисправностями и некоторых путях ее решения // Юридические науки. 2021. №3. С.25-29.

54. Бован Е.Д. Актуальные проблемы квалификации состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, если оно сопряжено с оставлением места его совершения // Отечественная юриспруденция. 2022. №1. С.1-3.

55. Ефимов А.Д., Биюшкин Н.А. Разработка методики оценки вероятности возникновения аварийно-опасных ситуаций на улично-дорожной сети // Современная наука. 2021. №5. С.29-33.

56. Жаков В.В., Зейналова Г.А. Экономические перспективы реализации городских интеллектуальных транспортных систем // Национальная ассоциация ученых (НАУ). 2021. №63. С.20-24.

57. Завгородний Е.А. Общая характеристика ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2023. №1. С. 9-13.

58. Имомназаров С.К., Абдуганиев Ш.О., Рахимжонов А.А., Журабоев Д.И. Участие общественности в обеспечении безопасности движения // Экономика и социум. 2021. №1. С.939-944.

59. Капинус О.С. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журнал российского права. 2019. №6. С. 78-86.

60. Капранов А.В., Ковган Е.Ю., Билоконь В.П. О специфике применения отдельных мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в области обеспечения безопасности дорожного движения // Философия прав. 2023. №1(104). С. 27-35.

61. Киреев В.А., Бобынцев Д.О. Метод и алгоритм распознавания аварийной ситуации при перестроении автомобильными системами активной безопасности // Экономика. Информатика. 2022. №1. С.798-809.

62. Ковальчук В.А. Проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в условиях экстенсивного развития средств индивидуальной мобильности на дороге // Юристы-Правоведы. 2022. №4. С. 192-197.

63. Копыл Д.В. Шубакин А.А. Поделякин А.А. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2021. №1. С.21-24.

64. Кузнецов В.В., Горбатенко Д.С., Порташников О.М. Основные направления профилактики наездов на пешеходов // Вестник Московского университета МВД России. 2022. №2. С.125-128.

65. Лосев П.А. Особенности производства экспертных исследований «бесконтактных» ДТП // Вестник Московского университета МВД России. 2021. №1. С.1-3.

66. Майборода О.В. О возможности победить эпидемию аварийности в дорожном движении // Безопасность дорожного движения. 2022. №3. С.41-43.

67. Майоров В.И., Денисенко В.В. Проблемы регулирования установленной скорости движения: Российский и зарубежный опыт // Безопасность дорожного движения. 2022. №4. С.19-25.

68. Малолеткина Н.С., Королева К.А. Детский дорожно-транспортный травматизм: причины в России и зарубежный опыт профилактики // Уголовно-исполнительное право. 2022. Т.17 (1-4). С.85-90.

69. Мусулманов К.Н., Сайдаметова Ф.Ж. Разработка информационно-аналитических методов усовершенствования безопасности дорожного движения в крупных городах // Universum: технические науки. 2023. №3 (108). С.12-15.

70. Мухамадеева Э.А. Русанов Д.И. Медицинские осмотры работников автотранспортного предприятия // Вестник Науки. 2023. №1 С.1307-1308.

71. Нагорый А.П., Равнюшкин А.В. Неисполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей по обучению последних Правилам дорожного движения, воспитанию ответственного отношения к их соблюдению, выразившееся в допущении управления транспортными средствами несовершеннолетними, не имеющими данного права, повлекшего по неосторожности тяжкие последствия // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2021. С. 1-5.

72. Нефедьев А.И., Нефедьев Д.И., Безбородов С.А., Гусев В.Г. Контроль состояния водителя во время движения автотранспортного средства // Измерение. Мониторинг. Управление. Контроль. 2021. №2. С.61-67.

73. Николаев И.М., Богданова Н.В., Сафаров И.М. Автоматизация системы контроля пешеходных переходов с помощью датчика движения // Инженерный вестник Дона. 2022. №12.

74. Рябикин А.А., Гавриленко Л.В. «Значение и оценка психофизиологического состояния водителя как участника дорожно-транспортного происшествия // Евразийская адвокатура. 2022. №1 (56). С.67.

75. Сапрыкин С.С., Пак В.В. Влияние состояния дорожного полотна и дорожных условий на безопасность дорожного движения // Вестник магистратуры. 2022. №3-1. С.6-8.

76. Семенов Е.Ю. Кобзина П.В. Предотвращение уклонения от уголовной ответственности по статье 264.1 УК РФ за повторное управление

транспортным средством в состоянии опьянения лицом, скрывшимся с места ДТП // Закон и право. 2021. №1 С.149-151.

77. Семисчастнов Е.А. К вопросу о совершенствовании применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Молодой учёный. 2022. №43 (438).

78. Тарасов Е.А. Возможности использования объективной информации с аппаратно-программного комплекса автомобиля при моделировании развития механизма дорожнотранспортного происшествия с наездом на пешеходов // Вестник Академии права и управления. 2021. №2. С.69-72.

79. Тарасов Е.А. Использование результатов автотехнической экспертизы в расследовании ДТП с наездом на пешехода и спровоцированных пешеходами ДТП // Вестник Академии права и управления. 2021. №4. С.60-63.

80. Тимоховец В.Д., Чичиланова Я.И. Обоснование необходимости совершенствования транспортной сети в городе Тюмени // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2021. Т.23. №1. С.150-160

81. Тлехас Ю.Ч. Культурная легитимация правил дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. 2018. С. 174-179

82. Тонтоев Д.А. Личность водителя как объект криминально-психологического исследования // Академическая мысль. 2022. №2. С.74-76.

83. Турищева А.А. Особенности обеспечения безопасности перевозок детей в школу и обратно специально предназначенными для этого транспортными средствами (школьными автобусами) в Канаде // Современная наука. 2021. №5. С.41-44.

84. Турищева А.А. О реализации мер, предусмотренных национальными программами безопасности дорожного движения федеративной республики Германия // Вестник Московского университета МВД России. 2022. №5. С.258-266.

85. Хромов Е.В., Зябликов А. Ю. О причинной связи в преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Актуальные проблемы российского права. 2021. №4. С.120-132.

86. Шерпеева А.З. О некоторых мерах предупреждения дорожно-транспортных преступлений // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2021. №6 С.253-259.

87. Ярошик О.Д. Технические параметры (исходные данные), влияющие на исход уголовного дела о дорожном происшествии // Евразийская адвокатура. 2023. №2 (61) С.67-71.

88. Ясникова В.А., Архаров А.А., Расторгуев В.Л. Передовая практика обеспечения безопасности дорожного движения в столицах некоторых стран // Безопасность дорожного движения. 2021. №3. С.69-71.