
АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО, АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

ADMINISTRATIVE LAW, ADMINISTRATIVE PROCEDURE

Научная статья

УДК 342.9

DOI 10.33184/vest-law-bsu-2025.28.36

Ващенко Борис Михайлович

Байкальский государственный университет, Иркутск, Россия,
b_vaschenko@mail.ru

Прудников Александр Владимирович

Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, Иркутск, Россия, prudnikovaleksandr7478@gmail.com

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (ЧАСТЬ 1)

Аннотация. Цель статьи – систематизировать и проанализировать существующие технические решения, направленные на повышение безопасности на дорогах, а также оценить перспективы их дальнейшего развития и интеграции. Однако рассмотрение современных технологий в контексте профилактики дорожно-транспортных происшествий невозможно без законодательного обоснования. Поскольку содержание профилактики включает четыре составляющие: 1) законодательные меры; 2) технические решения; 3) пропаганду; 4) контроль, было принято решение поэтапно рассмотреть все составляющие, особо акцентируя внимание на современных технологиях. В первой части статьи рассматриваются законодательные нормативные акты, регулирующие сферу дорожного движения. Делается вывод, что вопросы, касающиеся профилактики, выявления, а также пресечения нарушений законодательства в области безопасности дорожного движения, на сегодняшний момент должны обладать статусом одного из приоритетных направлений деятельности Российской Федерации. Рассмотрение законодательных мер, которые являются одним из ключевых элементов профилактики, поможет нам в дальнейшем обосновать применение технических решений для профилактики и предупреждения ДТП, которые подробно будут рассмотрены во второй части нашей статьи.

Ключевые слова: профилактика, законодательные меры, технические решения, пропаганда, контроль, дорожно-транспортные происшествия, транспортная стратегия, стратегические задачи, национальный проект

Для цитирования: Ващенко Б.М. Использование современных технологий для профилактики дорожно-транспортных происшествий (часть 1) / Б.М. Ващенко, А.В. Прудников. – DOI 10.33184/vest-law-bsu-2025.28.36 // Вестник Института права Башкирского государственного университета. – 2025. – № 4. – С. 397–406.

Original article

Vaschenko Boris Mikhailovich

Baikal State University, Irkutsk, Russia, b_vaschenko@mail.ru

Prudnikov Aleksandr Vladimirovich

East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, Russia, prudnikovaleksandr7478@gmail.com

THE USE OF MODERN TECHNOLOGIES TO PREVENT ROAD ACCIDENTS (PART 1)

Abstract. The purpose of this article is to systematize and analyze existing technical solutions aimed at improving road safety, as well as to assess the prospects for their further development and integration. However, examining modern technologies in the context of road accident prevention is impossible without legislative justification. Since prevention encompasses four components: 1) legislative measures; 2) technical solutions; 3) promotion; and 4) monitoring, it was decided to examine all components in stages, with a particular focus on modern technologies. The first part of the article examines legislative regulations governing road traffic. It is concluded that issues related to the prevention, detection, and suppression of violations of road safety legislation should currently be considered a priority for the Russian Federation. An examination of legislative measures, which are a key element of prevention, will help us further justify the use of technical solutions for accident prevention and avoidance, which will be discussed in detail in the second part of our article.

Keywords: prevention, legislative measures, technical solutions, publicity, control, road accidents, transport strategy, strategic objectives, national project

For citation: Vaschenko B.M., Prudnikov A.V. The Use of Modern Technologies to Prevent Road Accidents (Part 1). *Vestnik Instituta prava Bashkirskogo gosudarstvennogo universiteta* = *Bulletin of the Institute of Law of the Bashkir State University*, 2025, no. 4, pp. 397–406 (In Russian). DOI 10.33184/vest-law-bsu-2025.28.36.

Введение. Кажется, что знаменитая фраза Остапа Бендера: «Автомобиль – не роскошь, а средство передвижения» – в наши дни воспринимается буквально.

По информации на начало 2024 года, в Иркутской области на тысячу человек приходилось 274 легковых автомобиля.

По данным на 2025 год, численность населения Иркутска – 605 708 человек. Путем элементарных подсчетов получается, что у каждого третьего жителя Приангарья есть собственный автомобиль.

При этом, по состоянию на 16 июня 2025 года, в Иркутской области произошло 843 ДТП, из них 273 – в Иркутске. В результате 120 человек погибли, 1021 – пострадал, из них в Иркутске – семь погибших и 325 пострадавших¹.

Собственно, логичным было бы проанализировать основные причины аварий и основные виды ДТП, статистические данные о возрастном и половом составе участников дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП)².

Однако цель нашей статьи другая, а именно: определить какие эффективные технологии в наше время используются для профилактики ДТП. Ключевое слово здесь профилактика.

Профилактика как одно из самых эффективных средств предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Профилактика дорожно-транспортных происшествий – это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения аварий и снижение тяжести их последствий. Она включает законодательные меры, технические решения, пропаганду и контроль.

Цель профилактики – выработать у участников дорожного движения стойкие психологические установки на необходимость правомерного поведения, осознанность в отказе от противоправных действий.

¹ По данным Иркутскинформ число погибших, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, было на 13 человек меньше – 107, притом, что ДТП с пострадавшими зафиксировано больше – 853. Различные травмы в этих происшествиях получили 1052 человека. В Иркутске в 2024 г. произошло 263 аварии с пострадавшими, в них семь человек погибли и 310 были травмированы. В этом году в ДТП погибли семь детей, пострадали – 166. За аналогичный период 2024 г. погибли восемь детей, пострадали – 157 [Электронный ресурс] // Иркутскинформ : сайт. URL: <https://иркутскинформ.рф/news/molodym-vezde-u-nas-doroga-na-47-procentov-vyroslo-v-etom-godu-po-sravneniyu-s-2024-m-kolichestvo-dtp-s-postradavshimi-i-pogibshimi-sluchivshisya-po-vine-nachinayushih-voditelej/> (дата обращения: 23.10.2025).

² Такой анализ имеется: по информации за 2022 год, аварии на большой скорости чаще всего провоцировали мужчины. При этом, по данным за 2021 год, около 73% всех ДТП со смертельным исходом приходилось на мужчин в возрасте до 25 лет, среди которых риск гибели в результате ДТП почти в три раза выше, чем среди женщин того же возраста. Некоторые источники утверждают, что чем моложе водитель, тем больше у него шансов стать виновником ДТП, но статистика говорит об обратном: при дальнейшем повышении возраста водителей количество ДТП постепенно снижается.

Таким образом, профилактика включает четыре составляющие: 1) законодательные меры; 2) технические решения; 3) пропаганда; 4) контроль.

Начнем с законодательных мер. Изначально 22 ноября 2008 года распоряжением Правительства РФ № 1734-р была принята Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Однако этих мер оказалось недостаточно³, и 7 мая 2018 г. был подписан Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» № 204⁴.

Согласно п. 8 данного документа Правительству Российской Федерации при разработке национальных проектов по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог нужно было к 2024 году достичь следующих целей: снизить количество мест концентрации ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом. При этом количество жертв не должно превышать четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году стремиться к нулевому уровню смертности); внедрить новые технические требования и стандарты обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации ДТП; внедрить автоматизированные и роботизированные технологии организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения; ужесточить ответственность водителей за нарушение правил дорожного движения, а также повысить требования к уровню их профессиональной подготовленности.

³ При реализации данной Транспортной стратегии возникли проблемы, такие как: несбалансированность развития единой транспортной системы России. Например, диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта: отставание внутреннего водного транспорта при высоких темпах автомобилизации; недостаточное развитие транспортной инфраструктуры. Это проявлялось в несоответствии уровня развития автомобильных дорог спросу на автомобильные перевозки, в малом количестве региональных и местных аэропортов, в наличии многочисленных «узких мест» на транспортных направлениях и стыках отдельных видов транспорта; территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры. Например, существенные различия между европейской частью России и районами Сибири и Дальнего Востока; старение основных фондов и их неэффективное использование. Износ основных производственных фондов по отдельным группам основных средств достиг 55–70 %; недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения. Не полностью обеспечивались перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, в том числе из-за ценовой недоступности (в первую очередь в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока); низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала; недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности.

⁴ Документ был направлен на осуществление прорывного научно-технологического и социально-экономического развития страны, увеличение численности населения, повышение уровня жизни граждан и другие цели.

Указ Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 был реализован, о чем свидетельствует его утрата силы Указом Президента РФ от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». Указ № 474 в целом направлен на создание комфортной и безопасной среды для жизни. Одна из целей – обеспечить долю дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующую нормативным требованиям, на уровне не менее 85 %.

Однако Указ № 204 утратил силу на основании Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»⁵, одна из национальных целей которого связана с безопасностью дорожного движения, а именно: снижением смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года⁶.

Согласно Федеральному закону от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 13.07.2024) «О стратегическом планировании в Российской Федерации», координация разработки и реализации документов стратегического планирования осуществляется Президентом РФ и Правительством РФ по вопросам, находящимся в их ведении. Реализация стратегических задач, установленных Указами Президента, осуществляется Правительством. Во исполнение Указов Президента было принято Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»⁷.

⁵ В апреле 2024 года, выступая на расширенном заседании коллегии МВД России, В. Путин заявил о необходимости повышения безопасности дорожного движения, отметив, что по итогам 2023 года в ДТП на дорогах России погибло 14,5 тысячи человек, число раненых – 166,5 тысячи, а количество аварий выросло на 4,5 %. Предложения Президента: внедрение передовых технологий, при этом, ГИБДД должна разработать новые способы организации движения; просветительская работа. Воспитывать культуру ответственного поведения на дорогах нужно с детства, «начиная со школьного, а, может быть, даже и дошкольного возраста»; обновление транспортной сети. Президент отметил, что обновление магистралей страны должно сопровождаться повышением уровня безопасности.

⁶ В Указе Президента от 7 мая 2024 года № 309 не указаны конкретные способы и средства, которые будут использоваться для достижения указанной задачи. Для достижения национальных целей, в том числе связанных с транспортным блоком, Правительству РФ поручено до 1 сентября 2024 года разработать национальные проекты, среди которых есть «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни». Кроме того, до 1 июля 2025 года с использованием единой цифровой картографической основы Российской Федерации должен быть разработан и утверждён комплексный план инфраструктуры (в том числе, транспортной) на период до 2036 года.

⁷ С 4 мая 2025 года действует редакция Постановления Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»» с изменениями, внесёнными Постановлением Правительства России от 26 апреля 2025 года № 565.

В Постановлении Правительства РФ от 26.04.2025 № 565 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» есть положения, связанные с профилактикой ДТП и внедрением инновационных технологий в транспортной сфере. Одна из целей документа – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, чтобы сократить число происшествий на транспорте на единицу транспортных средств на 16,1 % относительно уровня 2021 года. Предусмотрены следующие конкретные меры: реализация национальных проектов «Инфраструктура для жизни», «Эффективная транспортная система», «Беспилотные авиационные системы», а также федеральных проектов, входящих в их состав; внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; внедрение автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Если предметно говорить о региональной составляющей нормативно-правового регулирования, то стоит упомянуть Закон Иркутской области от 3 ноября 2011 года № 93-ОЗ «О дорожном фонде Иркутской области» (с изм. и доп. от 02.05.2024 № 38-ОЗ). Положения закона касаются финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования на территории Иркутской области (за исключением федеральных дорог и частных). Также закон касается капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним.

В России профилактика ДТП регулируется также Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 07.07.2025) (далее – ФЗ № 196-ФЗ). Некоторые положения закона включают в себя ежегодное утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер для устранения причин и условий совершения ДТП; участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств; информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Помимо ФЗ № 196-ФЗ можно указать Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 31.07.2025)⁸.

Следует указать Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 31.07.2025) (с изменениями и дополнениями, которые вступили в силу с

⁸ Следующая редакция вступит в силу с 1 марта 2026 года и будет называться Федеральным законом от 31.07.2025 № 304-ФЗ.

06.09.2025), а также Федеральный закон от 27.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 08.08.2024) (с изменениями и дополнениями, которые вступили в силу с 01.03.2025).

Далее Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 16.07.2025, действует с 01.09.2025).

К следующей группе документов стоит отнести Приказ Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (с изм. от 07.08.2019 № 262).

Помимо того, с 1 апреля 2020 года в России применяется ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»⁹.

Приказ МВД России от 29 декабря 2018 года № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения»¹⁰.

Помимо вышеперечисленных нормативных правовых актов в России реализуются государственные программы по безопасности дорожного движения на федеральном и региональном уровнях¹¹. Эти программы направлены на повышение безопасности дорожного движения, модернизацию дорожной инфраструктуры и повышение конструктивной безопасности транспортных средств. Например, национальный проект «Безопасные качественные доро-

⁹ Взамен устаревшего ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Однако в 2025 году Росстандарт утвердил изменения в ГОСТ Р 52289-2019, которые станут обязательными с 1 января 2026 года, но регионы могут применять их уже сейчас.

¹⁰ Документ был принят в целях реализации требований Указа Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».

¹¹ В качестве примера можно указать региональный проект «Безопасность дорожного движения» в Иркутской области. Цель проекта – снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года. Задачи проекта: снижение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Целевой показатель проекта – количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств.

ги»¹² был реализован в 84 регионах страны и включал в себя федеральные проекты, которые обеспечивали безопасность дорожного движения»¹³.

Заключение. Подробно рассмотрев все нормативные правовые акты по профилактике ДТП – Указы Президента, Постановления Правительства, Федеральные законы и законы регионального уровня, национальные программы приходим к выводу, что вышеперечисленные акты имеют ряд существенных недостатков, первым из которых, на наш взгляд, является отсутствие единого нормативного акта, который регулировал бы все вопросы, связанные с дорожным движением.

Данная проблема создает некоторые трудности в практике правового регулирования сферы дорожного движения. Имеющиеся нормативные правовые акты в данной сфере, слабо координируются, они не отвечают единым принципам¹⁴.

По мнению И.Б. Орешкиной [1, с. 15] проблема усугубляется тем обстоятельством, что сфера дорожного движения регламентируется нормативными правовыми актами, относящимися к разным отраслям права, либо разным от-

¹² Национальный проект «Безопасные качественные дороги» реализован. В 2024 году его реализация завершилась. В 2025 году преемником национального проекта «Безопасные качественные дороги» стал национальный проект «Инфраструктура для жизни».

¹³ Например, «Безопасность дорожного движения» курируется Министерством внутренних дел РФ; «Региональная и местная дорожная сеть» направлен на приведение в нормативное состояние региональных дорог и дорожной сети городских агломераций; «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» включает мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях, размещению автоматических пунктов весогабаритного контроля, увеличению числа камер фото- и видеофиксации. Цели нацпроекта: увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 60 %; доведение в крупнейших городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85 %.

¹⁴ Например, до настоящего времени не устранена правовая неопределённость в вопросе отнесения автодорог к объектам капитального строительства, в отношении которых следует определить достоверность сметной стоимости ремонта (п. п. 11, 30 ст. 1, ч. 1 ст. 83 Градостроительного кодекса РФ). По логике норм градостроительного законодательства автомобильные дороги относятся к объектам капитального строительства. Однако на практике этот вопрос решается не столь однозначно. Например, есть судебные решения, в которых утверждается, что автомобильная дорога общего пользования, построенная из грунта, не является объектом капитального строительства, так как не обладает качествами, присущими недвижимости (статья 130 ГК РФ). Постановление Второго ААС от 08.10.2015 № 02АП-7311/15. Аналогичный вывод содержится также в постановлении Десятого ААС от 15.02.2017 № 10АП-16782/16, решении Карачевского районного суда Брянской области от 28.11.2023 по делу № 2а-593/2023 и определении Красноярского краевого суда от 01.03.2022 по делу № 33а-2593/2022.

раслям законодательства, которые в ряде случаев не только отличаются подходами к регулированию общественных отношений, но и используют не одинаковую терминологию¹⁵.

Для решения проблемы предлагается систематизировать все нормативно-правовое регулирование, пересмотреть или даже отменить большое количество ведомственных актов и осуществлять мероприятия в сфере безопасности дорожного движения исключительно в рамках требований федерального закона.

Таким образом, можно подвести итог, что вопросы, касающиеся профилактики, выявления, а также пресечения нарушений законодательства в области безопасности дорожного движения на сегодняшний момент должны обладать статусом одного из приоритетных направлений деятельности Российской Федерации. Рассмотрение законодательных мер, которые являются одним из ключевых элементов профилактики, помогает обосновать применение технических решений для профилактики и предупреждения ДТП, которые подробно будут рассмотрены во второй части нашей статьи.

¹⁵ Один из примеров использования разной терминологии в области безопасности дорожного движения в разных нормативных правовых актах (НПА) – различные толкования понятий «контроль» и «надзор». В некоторых документах, например, в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, эти термины используются как равнозначные: «государственный контроль (надзор)» или «государственный надзор (контроль)». В других актах, таких как Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», понятия «контроль» и «надзор» позиционируются как тождественные: «контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения». Для устранения данной проблемы необходимо внести некоторые изменения ст. 13.2 Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», в частности, о предоставлении возможности проведения плановых (рейдовых) осмотров, обследований автодорог, что позволит контролировать их сохранность, так как в соответствии с данной статьей плановые (рейдовые) осмотры не могут проводиться в отношении конкретного юридического лица, индивидуального предпринимателя и не должны подменять собой проверку. Также в разных НПА могут отличаться определения некоторых понятий, например: дорожное движение. В ФЗ № 196-ФЗ это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог; ДТП – в законе это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинён иной материальный ущерб; транспортное средство – в законе это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Список источников

1. Орешкина И.Б. Теоретико-правовой обзор актуальных проблем реализации правовых норм в сфере безопасности дорожного движения Российской Федерации / И.Б. Орешкина // Вестник Евразийской академии административных наук. – 2014. – № 4. – С. 14–23.

References

1. Oreshkina I.B. Theoretical Overview of Current Legal Problems Implementation of Legal Norms in the Sphere of Road Safety of the Russian Federation. *Herald of the Eurasian Academy of Administrative Sciences*, 2014, no. 4. pp. 14–23. (In Russian).

Информация об авторах

Information about the Authors

Ващенко Борис Михайлович – кандидат юридических наук, помощник ректора по стратегическому партнерству и развитию, доцент кафедры конституционного и административного права;

Vaschenko Boris Mikhailovich – Candidate of Sciences (Law), Assistant Rector for Strategic Partnership and Development, Associate Professor of the Chair of Constitutional and Administrative Law;

Прудников Александр Владимирович – преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел

Prudnikov Aleksandr Vladimirovich – Lecturer of the Chair of Administrative Law and Administrative Activities of Internal Affairs Bodies

Статья поступила в редакцию 10.11.2025; одобрена после рецензирования 29.11.2025; принята к публикации 04.12.2025.

The article was submitted 10.11.2025; approved after reviewing 29.11.2025; accepted for publication 04.12.2025.