

Артём Валерьевич ЛИТВИНОВ,

кандидат технических наук, доцент, ORCID 0000-0002-7411-2019

Омская академия МВД России (г. Омск)

доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях

artyom_hawk@mail.ru

Пётр Геннадьевич АНДРЕЕВ,

ORCID 0009-0007-5933-4223

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова (г. Орёл)

старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД

petya.and@yandex.ru

Научная статья

УДК 342.98:351.74

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Административная ответственность, преимущество, специальный сигнал, неотложное служебное задание, судебная практика.

АННОТАЦИЯ. *Введение.* В настоящее время проблема дорожно-транспортного травматизма в результате происшествий с участием транспортных средств оперативных служб, выполняющих неотложные служебные задания, остается нерешенной. Необходимость ее решения становится еще более актуальной в связи со складывающейся в стране дорожно-транспортной обстановкой. Движение транспортных средств в условиях дефицита времени, быстро изменяющейся дорожной обстановки, отступления от правил движения требует высокой концентрации внимания не только от сотрудников и работников оперативных служб, управляющих транспортными средствами при выполнении неотложных служебных заданий, но и от других участников дорожного движения. Между тем строгое выполнение правил, инструкций и распоряжений позволяет обеспечить безопасность, при этом требования нормативных актов должны обладать всеми свойствами норм права, толковаться однозначно и не вызывать правовых коллизий. *Методы.* Методологическую основу исследования составляют общенаучные методы: анализ, синтез, индукция, дедукция; частноправовые методы: сравнительное правоведение и правовое прогнозирование. *Результаты.* В статье проводится обзор судебной практики по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 2. ст. 12.17 КоАП РФ. Авторы рассматривают технические, правовые и организационные аспекты обеспечения безопасности проезда транспортных средств оперативных служб в условиях выполнения неотложного служебного задания и применения специальных световых и звуковых сигналов. Изучен международный опыт применения специальных световых и звуковых сигналов. Акцентируется внимание на формулировках предъявляемых к участникам дорожного движения требований по обеспечению безопасности проезда транспортных средств оперативных служб. Авторами представлена классификация обстоятельств, при которых осуществлялась отмена постановления должностного лица о привлечении к ответственности за непредоставление преимущества в движении транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами. Сформулированы предложения по внесению изменений в действующие нормативные правовые акты.

ВВЕДЕНИЕ

Привлечение к административной ответственности за непредоставление преимущества в движении транспортным средствам с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами представляет собой реакцию государства на противоправное поведение участников дорожного движения, выразившееся в нарушении порядка очередности движения (права на первоочередное движение). Полагаем, что административное наказание за подобное противоправное поведение с учетом того обстоятельства, что указанное нарушение чаще всего связано

с возникновением дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), не выполняет должным образом функции предупреждения новых правонарушений [1, с. 118; 2, с. 106; 3, с. 217]. Об этом, в частности, свидетельствуют показатели количества административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена ч. 2. ст. 12.17 КоАП РФ (непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным

Artyom V. LITVINOV,

Cand. Sci. (Engineering), Associate Professor, ORCID 0000-0002-7411-2019

Omsk Academy of the Ministry of the Interior of Russia (Omsk, Russia)

Associate Professor of the Department of Activities
of Internal Affairs Bodies in Special Conditions

artyom_hawk@mail.ru

Pyotr G. ANDREEV,

ORCID 0009-0007-5933-4223

Oryol Law Institute of the Ministry of the Interior

of Russia named after V.V. Lukyanov (Oryol, Russia)

Senior Lecturer at the Department of Traffic Police Organization

petya.and@yandex.ru

IMPROVING THE ACTIVITIES OF THE OFFICERS OF INTERNAL AFFAIRS BODIES WHEN USING SPECIAL LIGHTING AND SOUND SIGNALS

KEYWORDS. Administrative responsibility, advantage,
special signal, urgent official task, judicial practice.

ANNOTATION. *Introduction.* Currently, the problem of road traffic injuries as a result of accidents involving emergency services vehicles performing urgent official tasks remains unresolved. The need to solve it becomes even more urgent in connection with the developing road and transport situation in the country. The movement of vehicles under time pressure, rapidly changing traffic conditions, and deviations from traffic rules requires high concentration of attention not only from employees and operational services workers driving vehicles while performing urgent official tasks, but also from other road users. Meanwhile, strict compliance with rules, instructions and orders ensures safety, while the requirements of regulatory acts must have all the properties of legal norms, be interpreted unambiguously and not cause legal conflicts. *Methods.* The methodological basis of the study is made up of general scientific methods: analysis, synthesis, induction, deduction; private law methods: comparative law and legal forecasting. *Results.* The article provides an overview of judicial practice in the consideration of cases of administrative offenses provided for in Part 2 of Art. 12.17 Code of Administrative Offenses of the Russian Federation. The authors consider the technical, legal and organizational aspects of ensuring the safety of the passage of emergency services vehicles in the conditions of performing an urgent official task and the use of special light and sound signals. International experience in the use of special light and sound signals has been studied. Attention is focused on the wording of the requirements for road users to ensure the safe passage of emergency services vehicles. The authors presented a classification of the circumstances under which an official's decision to hold people accountable for failure to provide an advantage in traffic to a vehicle with special light and sound signals turned on was cancelled. Proposals have been formulated to amend existing regulatory legal acts.

звуковым сигналом). В 2022 году было рассмотрено 599 дел о таких правонарушениях, а в 2023 году – 682. Подвергнуто наказанию: 436 нарушителей в 2022 году, 481 – в 2023 году. Административный штраф в качестве наказания был наложен в 2022 году в 391 случае, водители были лишены права управления транспортным средством в 45 случаях. В 2023 году аналогичные показатели составили 439 и 41 соответственно¹. Таким образом, очевидно, что позитивной динамики не наблюдается.

Необходимо отметить, что доля дел, направленных на новое рассмотрение, и дел, по которым вынесено постановление об отмене привлечения к ответственности по ч. 2. ст. 12.17 КоАП РФ, достигает почти 30%. Поскольку санкции, предусмотренные за данное правонарушение, допускают возможность лишения права управления транспортными средствами (на срок от трех месяцев до одного года), водители предпринимают все возможные меры по обжалованию вынесенных должностными лицами постановлений. При этом они стараются обосновать правомерность своих действий в ситуациях, предшествовавших наступлению

ДТП [4, с. 131; 5, с. 73]. Тем самым, безусловно, ими ставится под сомнение правомерность действий в таких ситуациях водителей, управлявших транспортными средствами с нанесенной на наружной поверхности цветографической схемой, в том числе в части применения специальных сигналов.

Обратим внимание на то, что действия водителей, которые выполняют неотложные служебные задания [6, с. 37-38], с отступлением от требований Правил дорожного движения² по применению специальных световых и звуковых сигналов [7, с. 1892; 8, с. 609] не всегда являются правомерными с точки зрения обеспечения безопасности участников дорожного движения. И потому, как представляется, небезосновательно в судебной практике наблюдается рост количества обжалований вынесенных должностными лицами постановлений о возбуждении дел об административном правонарушении по ч. 2 ст. 12.17 КоАП РФ [9, с. 18]. Кроме того, нельзя не отметить, что не только водители, управляющие транспортными средствами оперативных служб, находящиеся в условиях выполнения неотложного служебного задания и

¹ Административные правонарушения. Показатели по отдельным правонарушениям // Интернет-сайт «Судебная статистика РФ» // URL: <https://xn--80aaabogyasz4bfclbcf5t.xn--p1ai/stats/adm/t/31/s/1> (дата обращения: 24.03.2024).

² Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

применения специального светового и звукового сигналов, оказываются в ситуации выбора права приоритета при проезде того или иного участка дороги, но и водители других транспортных средств, двигающихся там же в то же самое время. В таких ситуациях, разумеется, необходимо учитывать также права пешеходов и иных участников дорожного движения.

МЕТОДЫ

Общенаучный метод анализа использовался при работе с нормативными правовыми актами, регулирующими безопасность движения транспортных средств оперативных служб в ходе выполнения неотложных служебных заданий. С применением метода синтеза была проведена классификация наиболее распространенных условий, в которых не выполнялось требование по предоставлению приоритета в движении транспортным средствам оперативных служб. Методы индукции и дедукции легли в основу работы с судебными решениями. Сравнительное правоведение и правовое прогнозирование как частноправовые методы способствовали исследованию зарубежного опыта применения специальных световых и звуковых сигналов, требований международных правил дорожного движения, а также законов и подзаконных актов, действующих в нашей стране.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Обратимся к положениям ключевого нормативного акта, определяющего правовые основы обеспечения безопасности на дорогах Российской Федерации – Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В ст. 2 безопасность дорожного движения определяется как такое его состояние, которое отражает степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. С учетом содержания ст. 5 данного федерального закона в качестве направлений деятельности, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения при проезде транспортного средства с включенными специальными световым и звуковым сигналами в условиях выполнения неотложного служебного задания, можно рассматривать: разработку и утверждение нормативных правовых актов, регламентов, правил; организацию подготовки водителей и обучение граждан выполнению требований безопасности движения [10, с. 165; 11, с. 18].

Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации гарантированы государством. Реализация своих прав участниками дорожного движения не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения (ч. 1 и ч. 2 ст. 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»). Участники дорожного движения имеют право обжаловать в порядке, установленном за-

конодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения (ч. 3 ст. 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»). Таким образом, на наш взгляд, положения федерального закона достаточно ясно определяют вектор взаимодействия между водителями – сотрудниками транспортных средств оперативных служб и водителями иных транспортных средств, пешеходами и другими участниками дорожного движения.

Объектом административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.17 КоАП РФ, как отмечает, например, О.В. Панкова, являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения¹. Между тем В.В. Похмелкин² указывает на то, что данные общественные отношения затрагивают также вопросы обеспечения приоритета в движении транспортного средства со специальными световыми и звуковыми сигналами [12, с. 45], если речь идет непосредственно о требованиях, нарушение которых наказывается по ч. 2. ст. 12.17 КоАП РФ [13, с. 109]. Необходимо иметь в виду, что служебные обязанности, для выполнения которых на транспортных средствах применяются специальные сигналы, связаны с решением задач по спасению жизни и здоровья людей, реализацией функций по надзору за дорожным движением, профилактикой совершения административных правонарушений и преступлений.

В.В. Похмелкиным сформулирован перечень способов осуществления водителями противоправных деяний, ответственность за которые предусмотрена ч. 2. ст. 12.17 КоАП РФ:

- 1) пересечение траектории движения транспортного средства оперативной службы на перекрестке или ином участке дороги;
- 2) создание препятствия движению транспортного средства оперативной службы путем продолжения движения или остановки на полосе, по которой приблизилось такое транспортное средство;
- 3) обгон транспортного средства оперативной службы;
- 4) воспрепятствование перестроению транспортного средства, водитель которого пытался таким маневром уступить дорогу транспортному средству оперативной службы³.

Противоправные деяния, осуществленные с использованием первых двух из перечисленных способов, являются прямым нарушением требований ч. 1 ст. 34 Конвенции о дорожном движении 1968 г.⁴ В Конвенции, в отличие от российских Правил дорожного движения, не применяется термин «уступить дорогу», а приводится описание действий, которые необходимо выполнить

¹ Панкова О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. М.: Статут, 2018. 770 с.

² Похмелкин В.В. Проблемы применения мировыми судьями законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения: Научно-практическое пособие. М.: Юридический дом «Юстицинформ», 2019. 200 с.

³ Там же.

⁴ Конвенция о дорожном движении, подписанная в г. Вена 8 ноября 1968 г.

«при приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного средства, которое подает сигналы специальными световыми и звуковыми приборами» – «каждый пользователь дороги должен освободить для него место на проезжей части и в случае необходимости остановиться». На наш взгляд, применение схожих формулировок в отечественных нормативных правовых актах могло бы способствовать устранению противоречий в интерпретации термина «уступить дорогу».

Заслуживает внимания опыт обеспечения безопасности при движении транспортных средств оперативных служб в Республике Беларусь. Здесь включение специальных световых сигналов на таких транспортных средствах означает получение ими преимущества перед другими участниками дорожного движения¹. Кроме того, использование специального звукового сигнала является мерой информирования о возможной опасности и необходимости выполнения требований по расположению транспортных средств (в том числе их остановке) в крайней правой полосе по ходу движения или на обочине. Отметим также, что в Республике Беларусь не является обязательным применение громкоговорящей установки в ситуации движения транспортных средств оперативных служб с включенными специальными сигналами.

В рамках исследования был проведен анализ судебных решений, принятых по итогам рассмотрения жалоб на действия водителей, управляющих транспортными средствами оперативных служб. Ниже представлены наиболее примечательные, на наш взгляд, обстоятельства, при которых осуществлялась отмена постановления должностного лица о привлечении к ответственности за непредоставление преимущества в движении транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами:

1) применение водителями транспортных средств оперативных служб звукового сигнала тональности, которая не позволяет получить преимущество в движении;

2) отсутствие подтверждения того, что водителем транспортного средства оперативной службы выполнялось неотложное служебное задание;

3) ограниченность обзора у водителей транспортных средств, которые в соответствии с действующим законодательством должны выполнить требования по обеспечению беспрепятственного проезда транспортного средства оперативной службы;

4) невыполнение водителями транспортных средств оперативных служб требований по сниже-

нию скорости для обеспечения безопасности при использовании права на первоочередное движение;

5) невыполнение водителями транспортных средств оперативных служб требования о заблаговременности включения специальных световых и звуковых сигналов;

6) невыполнение требований по допуску транспортных средств к эксплуатации;

7) отсутствие у водителя транспортного средства оперативной службы права управления им.

ОБСУЖДЕНИЕ

По поводу первых двух обстоятельств обратим внимание на материалы дела, рассмотренного Московским районным судом г. Чебоксары². А.М.П. обжаловал постановление должностного лица в суде с требованием отменить его, указывая на то, что права на преимущественное движение при одновременном применении светового сигнала и звукового сигнала типа «крякалка» (фактическое название данного звукового сигнала «Horn» или «Air-Horn»³) у водителя, управлявшего транспортным средством оперативной службы, не имелось. Материалами дела не был также подтвержден факт выполнения неотложного служебного задания [6, с. 39]. Действительно, если разобраться в технических требованиях, предъявляемых к звуковым сигналам, применяемым на транспортных средствах оперативных служб, несложно прийти к выводу о том, что сигнал типа «Horn» не является основным, так как в его составе нет изменяющейся основной частоты⁴. Кроме того, уровень звукового давления такого сигнала по сравнению с основными звуковыми сигналами, представляющими собой не что иное, как сигналы сирены, значительно ниже, что затрудняет определение местоположения, траектории движения транспортного средства оперативной службы и снижает вероятность его заблаговременного обнаружения другими участниками дорожного движения [14, с. 84].

Третье из перечисленных обстоятельств связано с ограниченностью обзора, следствием которой оказывается отсутствие у водителя возможности предоставить преимущество в движении транспортному средству оперативной службы. Так, например, в Волжский городской суд Волгоградской области⁵ для рассмотрения были предоставлены видеозапись происшествия и экспертное заключение по результатам автотехнической экспертизы, которые не подтвердили того, что водителем было допущено нарушение по ч. 2. ст. 12.17 КоАП РФ. Подобные ситуации, связанные с ограниченностью обзора, как правило, возникают при движе-

¹ Указ Президента Республики Беларусь 28.11.2005 № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (вместе с Правилами дорожного движения Республики Беларусь).

² Номер дела: 12-881/2023. Дата начала: 27.09.2023. Дата рассмотрения:

24.10.2023. Суд: Московский районный суд г. Чебоксары. Судья: Музыкантов С.Н.

³ Сигнальная громкоговорящая установка «Буран». Руководство по эксплуатации. ГО17.000РЭ // URL: https://элина.рф/upload/files/ГО17_000РЭ2.pdf (дата обращения: 24.03.2024).

⁴ ГОСТ Р 50574-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования. Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 07.02.2019 № 25-ст.

⁵ Номер дела: 12-707/2023. Дата начала: 22.09.2023. Дата рассмотрения: 07.12.2023.

Суд: Волжский городской суд Волгоградской области. Судья: Попова И.Н.

нии транспортного средства оперативной службы в ходе выполнения неотложного служебного задания с применением специальных световых и звуковых сигналов в границах сложных перекрестков с наличием двух и более пересечений проезжих частей, а также на участках дорог с двумя и более полосами движения в поперечном направлении по ходу движения.

Четвертое и пятое обстоятельства из числа названных выше фигурировали в ходе рассмотрения дела в Новочебоксарском городском суде Чувашии¹. Из материалов дела явствует, что водитель транспортного средства оперативной службы, намереваясь проехать регулируемый перекресток на запрещающий сигнал светофора, включил специальный звуковой сигнал в момент появления опасности, а не заблаговременно. Водителем также не был выбран скоростной режим, который мог бы способствовать безопасному проезду регулируемого перекрестка. Скорость движения транспортного средства оперативной службы составляла не менее 60 км/ч, что фактически исключало возможность выполнения требования по обеспечению безопасности проезда перекрестка на запрещающий сигнал светофора. Права воспользоваться преимуществом в движении у водителя транспортного средства оперативной службы не было.

Что касается шестого обстоятельства из приведенного ранее перечня, то необходимо учесть тот факт, что при эксплуатации транспортных средств с установленными специальными световыми и звуковыми сигналами (сигнальной громкоговорящей установкой) не исключено возникновение технических неисправностей [15, с. 81]. Это значит, что даже в условиях выполнения требований по снижению скорости движения при проезде аварийно опасных участков дороги и использованию звукового сигнала то обстоятельство, что на транспортном средстве оперативной службы не работает проблесковый маячок, не позволяет получить преимущество в движении, так как не обеспечивается видимость для других участников дорожного движения включенных специальных световых сигналов. Следовательно, недопустимо отступать от предписаний Правил дорожного движения.

Последнее из названных обстоятельств связано с истечением срока, на который было предоставлено право управления транспортным средством, оборудованным устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Это фактически означает, что транспортное средство под управлением такого водителя не должно было находиться на проезжей части, а у других участников дорожного движения обязанности по предоставлению приоритета данному транспортному средству не возникало.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как представляется, совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 2 ст. 12.17 КоАП РФ, влияет на эффективность выполнения служебных обязанностей оперативны-

ми службами. В ряде ситуаций эти действия ставят под угрозу жизнь и здоровье граждан: как тех, которые участвуют в дорожном движении, так и тех, кому необходима помощь оперативных служб. Наиболее часто ДТП с участием транспортных средств, движущихся с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами, происходят на перекрестках. Их причинами становятся необходимость воспользоваться приоритетом в движении при выполнении проезда на запрещающий сигнал светофора, осуществление обгона и иных маневров.

Представленная классификация обстоятельств, при которых осуществлялась отмена постановления должностного лица о привлечении к ответственности за непредоставление преимущества в движении транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами, свидетельствует о необходимости совершенствования деятельности сотрудников органов внутренних дел при использовании специальных световых и звуковых сигналов. Эти обстоятельства оказываются основаниями для того, чтобы поставить под сомнение правомерность отступления водителями транспортных средств оперативных служб от требований, установленных Правилами дорожного движения.

По нашему мнению, следует доработать порядок применения специальных световых и звуковых сигналов. Полагаем, что при этом кардинального изменения норм, предусмотренных Правилами дорожного движения, не потребуются, необходимо лишь внести поправки в ведомственные нормативные правовые акты, которыми регламентировано применение специальных световых и звуковых сигналов.

В первую очередь обратим внимание на приказ МВД России от 21 июня 2021 г. № 495 «Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России». Им, в частности, определяется порядок применения специальных сигналов на транспортных средствах подразделений патрульно-постовой службы полиции. Здесь представлены случаи, в которых могут быть применены специальные световые и звуковые сигналы. Точнее – основания, под которыми понимаются условия, соблюдение которых свидетельствует о выполнении неотложного служебного задания. Дается указание на возможность применения громкоговорящей установки для дополнительного привлечения внимания, определяется длительность включения специального светового сигнала. Однако пояснений по поводу получения транспортным средством патрульно-постовой службы полиции преимущества в движении (с указанием на необходимость включения специального звукового сигнала типа сирены) не содержится. Не разъясняется и то обстоятельство, что подача речевых команд лишь предупреждает об опасности, но не дает оснований для использования транспортным средством преимущества в движении.

¹ Номер дела: 12-158/2023. Дата начала: 20.09.2023. Дата рассмотрения: 13.12.2023. Суд: Новочебоксарский городской суд Чувашии. Судья: Кириллова С.А.

В связи с изложенным, предлагается внести в вышеуказанный приказ МВД России от 21 июня 2021 г. № 495 следующие изменения:

- п. 142.4 после слов «обеспечено другими способами и средствами» дополнить следующими словами «посредством доклада оперативному дежурному о необходимости применения специальных световых и звуковых сигналов». Данное дополнение позволит исключить случаи злоупотребления правом на применение указанных специальных сигналов;

- п. 143 после слов «на время всего пути следования» дополнить следующим предложением «Для получения преимущества в движении на транспортном средстве в дополнение к включенному специальному световому сигналу должен быть заблаговременно включен специальный звуковой сигнал типа сирена», что конкретизирует тональность применяемого звукового сигнала;

- п. 145 после слов «использовать громкоговорящую установку» дополнить словами «сигнал «Horn» или ручную сирену», что предоставит возможность использования звукового сигнала «Horn» и ручной сирены в качестве вспомогательных средств воздействия на участников дорожного движения с целью привлечения их внимания и создания безопасных условий движения на всем пути следования патрульного автомобиля.

Наиболее полно раскрывает условия применения специальных сигналов, по нашему мнению, порядок осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, утвержденный приказом МВД России от 2 мая 2023 г. № 264. Здесь отмечен ряд особенностей, которые следует учитывать в деятельности по обеспечению безопасности участников дорожного движения. Например, речь идет об обозначении места ДТП в темное время суток с учетом исключения условий ослепления водителей специальными световыми сигналами, а также о невозможности отступления от требований Правил дорожного движения при выполнении мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма. В связи с этим предлагается внесение следующих изменений в приказ МВД России № 264 от 2 мая 2023 г.:

- п. 39 после слов «другие электронные устройства» дополнить предложением «Мероприятия по профилактике дорожно-транспортного травматизма в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий могут быть осуществлены

с применением специальных световых сигналов при неукоснительном соблюдении установленных Правил дорожного движения»;

- пп. 58 и 59 после слов «звуковыми сигналами» дополнить словом «(сирена)»;

- п. 91 после слов «специальными световыми сигналами» дополнить словами «исключающими создание условий ослепления водителей».

Необходимо отметить, что до 2015 года действовала инструкция о порядке применения специальных световых и звуковых сигналов, установленных на транспортных средствах органов внутренних дел и внутренних войск МВД России¹. В ней определялась скорость движения транспортного средства с работающей сигнальной громкоговорящей установкой, объяснялось, в чем проявляется реализация права на использование приоритета в движении, достаточно подробно описывался порядок действий водителей, управляющих транспортным средством с включенными специальными сигналами. Однако и это не исключало возникновения аварийно опасных ситуаций с участием транспортных средств оперативных служб, задействованных для выполнения неотложного служебного задания. Например, в случае неправильного выбора водителем тональности специального звукового сигнала для получения преимущества в движении.

Итак, подводя итоги, подчеркнем, что проблема обеспечения безопасности при реализации приоритета в движении транспортных средств оперативных служб, выполняющих неотложные служебные задания, по-прежнему сохраняет актуальность. Ведомственные нормативные правовые акты не содержат системно организованных наставлений по применению специальных световых и звуковых сигналов. В них имеются лишь отдельные разрозненные указания. Очевидно, что необходима разработка методических рекомендаций (инструкций), касающихся порядка движения транспортных средств оперативных служб в условиях выполнения неотложного служебного задания. Совершенствованию деятельности сотрудников органов внутренних дел при использовании специальных световых и звуковых сигналов может способствовать и внесение в ведомственные нормативные правовые акты сформулированных нами поправок. Все это, несомненно, будет способствовать повышению уровня безопасности на дорогах в ситуациях, предусматривающих необходимость предоставления приоритета в движении транспортным средствам оперативных служб. ■

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Летаева Е.А. Административная ответственность за непредоставление преимущества в движении транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами // Евразийский юридический журнал. 2017. № 12 (115). С. 117-119.

2. Лохбаум В.А. Меры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, связанные с неправомерным использованием устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2018. № 3. С. 105-107.

¹ Приказ МВД России от 23.03.1999 № 210 «Об утверждении Инструкции о порядке применения специальных световых и звуковых сигналов, установленных на транспортных средствах органов внутренних дел и внутренних войск МВД России» (утратил силу).

3. Кардашевский В.В. К вопросу об ужесточении ответственности за непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом // Вестник Московского университета МВД России. 2017. № 6. С. 215-217.

4. Иноценко В.А., Калинин В.В., Ковтун Н.А. Особенности обучения вождению на транспортных средствах, оборудованных специальными устройствами для подачи световых и звуковых сигналов // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2022. № 9 (148). С. 131-134.

5. Федотова Ю.Г. Проблемы прекращения производства по делу об административном правонарушении и освобождения от административной ответственности // Современное право. 2023. № 8. С. 67-74.

6. Габова О.С. К понятию неотложного служебного задания при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме // Актуальные проблемы административной деятельности органов внутренних дел. Материалы межвузовской научно-практической конференции. СПб: СПбУ МВД России, 2018. С. 37-40.

7. Бакулин Н.П. Правовые основы управления транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2015. № Т13. С. 1891-1895.

8. Ильин Ю.И. Тактика применения специальных световых и звуковых сигналов водителями транспортных средств оперативных служб // Аллея науки. 2017. Т. 2. № 14. С. 607-610.

9. Мкоян Е.С. О мерах по привлечению к ответственности водителей транспортных средств по части 2 статьи 12.17 КОАП РФ // Проблемы совершенствования российского законодательства. Сборник тезисов Всероссийской (с международным участием) научной конференции курсантов, слушателей и студентов. Барнаул, 2021. С. 351-353.

10. Дудкин Ю.А., Самороковский А.Ф., Щеглов А.А. Актуальные проблемы подготовки сотрудников ОВД, допущенных к управлению служебным автотранспортом // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 162-166.

11. Трунов И.Л. «Мигалка» – символ смерти // Евразийский юридический журнал. 2011. № 3 (34). С. 17-19.

12. Опар И.П. Актуальные вопросы использования специальных световых и звуковых сигналов, установленных на специальных автомобилях типа «А3» // Ведомости уголовно-исполнительной системы. 2020. № 7 (218). С. 44-47.

13. Ревнов Б.А. Особенности квалификации административного правонарушения, предусмотренного ч. 1.1 и 1.2 ст. 12.17 КОАП РФ // Юридическая наука. 2017. № 1. С. 107-113.

14. Андреев П.Г. Особенности влияния степени восприятия окружающей информации водителем транспортного средства на общие условия безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 1 (82). С. 82-86.

15. Токарчук Р.Е. Проблемные вопросы размещения специального звукового сигнала в подкапотном пространстве служебных автомобилей полиции категории «В» // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2022. № 1 (55). С. 78-83.

REFERENCES

1. Letayeva Ye.A. Administrativnaya otvetstvennost' za nepredostavleniye preimushchestva v dvizhenii transportnomu sredstvu s vklyuchennymi spetsial'nymi svetovymi i zvukovymi signalami // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. 2017. № 12 (115). S. 117-119.
2. Lokhbaum V.A. Mery administrativnoy otvetstvennosti za pravonarusheniya v oblasti dorozhnogo dvizheniya, svyazannyye s nepravomernym ispol'zovaniyem ustroystv dlya podachi spetsial'nykh svetovykh ili zvukovykh signalov // Vestnik GOU DPO TO «IPK i PPRO TO». Tul'skoye obrazovatel'noye prostranstvo. 2018. № 3. S. 105-107.
3. Kardashevskiy V.V. K voprosu ob uzhestochenii otvetstvennosti za nepredostavleniye preimushchestva v dvizhenii transportnomu sredstvu, imeyushchemu nanesennyye na naruzhnyye poverkhnosti spetsial'nyye tsvetograficheskiye skhemy, nadpisi i oboznacheniya, s odnovremennno vklyuchennymi probleskovym mayachkom sinego tsвета i spetsial'nym zvukovym signalom // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. 2017. № 6. S. 215-217.
4. Inotsenko V.A., Kalinin V.V., Kovtun N.A. Osobennosti obucheniya vozhdeniyu na transportnykh sredstvakh, oborudovannykh spetsial'nymi ustroystvami dlya podachi svetovykh i zvukovykh signalov // Nauka i obrazovaniye: khozyaystvo i ekonomika; predprinimatel'stvo; pravo i upravleniye. 2022. № 9 (148). S. 131-134.
5. Fedotova Yu.G. Problemy prekrashcheniya proizvodstva po delu ob administrativnom pravonarushenii i osvobozhdeniya ot administrativnoy otvetstvennosti // Sovremennoye pravo. 2023. № 8. S. 67-74.
6. Gabova O.S. K ponyatiyu неотложного служебного задания при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных специальными

tekhnicheskimi sredstvami, rabotayushchimi v avtomaticheskom rezhime // Aktual'nyye problemy administrativnoy deyatel'nosti organov vnutrennikh del. Materialy mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. SPb: SPbU MVD Rossii, 2018. S. 37-40.

7. Bakulin N.P. Pravovyye osnovy upravleniya transportnymi sredstvami, oborudovannymi ustroystvami dlya podachi spetsial'nykh svetovykh i zvukovykh signalov // Nauchno-metodicheskii elektronnyy zhurnal «Kontsept». 2015. № T13. S. 1891-1895.

8. Il'in Yu.I. Taktika primeneniya spetsial'nykh svetovykh i zvukovykh signalov voditelyami transportnykh sredstv operativnykh sluzhb // Alleya nauki. 2017. T. 2. № 14. S. 607-610.

9. Mkoyan Ye.S. O merakh po privlecheniyu k otvetstvennosti voditeley transportnykh sredstv po chasti 2 stat'i 12.17 KOAP RF // Problemy sovershenstvovaniya rossiyskogo zakonodatel'stva. Sbornik tezisov Vserossiyskoy (s mezhdunarodnym uchastiyem) nauchnoy konferentsii kursantov, slushateley i studentov. Barnaul, 2021. S. 351-353.

10. Dudkin Yu.A., Samorokovskiy A.F., Shcheglov A.A. Aktual'nyye problemy podgotovki sotrudnikov OVD, dopushchennykh k upravleniyu sluzhebnykh avtotransportom // Upravleniye deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya. 2019. № 1 (2). S. 162-166.

11. Trunov I.L. «Migalka» – simvol smerti // Yevraziyskiy yuridicheskii zhurnal. 2011. № 3 (34). S. 17-19.

12. Opar I.P. Aktual'nyye voprosy ispol'zovaniya spetsial'nykh svetovykh i zvukovykh signalov, ustanovlennykh na spetsial'nykh avtomobilyakh tipa «AZ» // Vedomosti ugolovno-ispolnitel'noy sistemy. 2020. № 7 (218). S. 44-47.

13. Revnov B.A. Osobennosti kvalifikatsii administrativnogo pravonarusheniya, predusmotrennogo ch. 1.1 i 1.2 st. 12.17 KOAP RF // Yuridicheskaya nauka. 2017. № 1. S. 107-113.

14. Andreyev P.G. Osobennosti vliyaniya stepeni vospriyatiya okruzhayushchey informatsii voditelem transportnogo sredstva na obshchiye usloviya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk'yanova. 2020. № 1 (82). S. 82-86.

15. Tokarchuk R.Ye. Problemnyye voprosy razmeshcheniya spetsial'nogo zvukovogo signala v podkapotnom prostranstve sluzhebnykh avtomobiley politzii kategorii «V» // Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. 2022. № 1 (55). S. 78-83.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Авторами внесён равный вклад в написание статьи.

The authors declare no conflicts of interests.

The authors have made an equal contribution to the writing of the article.

© Литвинов А.В., Андреев П.Г., 2024.

ССЫЛКА ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Литвинов А.В., Андреев П.Г. Совершенствование деятельности сотрудников органов внутренних дел при использовании специальных световых и звуковых сигналов // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2024. № 2 (76). С. 85-92.