

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 681.518.54

© **Максимова Татьяна Алексеевна**

— аспирант Российского университета транспорта (МИИТ),
заведующая отделом судебно-договорной работы Управления
правового и кадрового обеспечения Министерства транспорта
и дорожной инфраструктуры Московской области
aksi-nika@bk.ru

Навигационно-информационные системы как один из способов контроля за осуществлением пассажирских перевозок

Аннотация. В статье приведена краткая информация о развитии системы навигации, нормативных правовых актах, регулирующих навигационную деятельность. Описана Региональная навигационно-информационная система Московской области, цели создания, задачи, возможности с ее помощью осуществлять контроль за выполнением пассажирских перевозок. Даны предложения по доработке системы и внесению изменений в нормативные акты РФ.

Ключевые слова: навигация; спутник; спутниковая система; мониторинг; пассажирские перевозки; автоматизация; расписание; мониторинговая информация; контроль.

© **Tatiana A. Maksimova**

— post graduate of the Russian University of Transport (MIIT),
head of the department of judicial-contractual work of the Legal
and Personnel Support Department of the Ministry of Transport
and Road Infrastructure of the Moscow Region

Navigation and information systems as one of the ways to control the passenger traffic

Abstract. The current paper has presented a brief information on the development of the navigation system, regulatory legal acts governing navigation activities. There has been described the Regional Navigation and

Information System of the Moscow Region, the purpose of its establishment, tasks, and the ability to use it to control the passenger traffic. There have been given the suggestions for improving the system and making changes to the regulations of the Russian Federation.

Keywords: navigation; satellite; satellite system; monitoring; passenger traffic; automation; timetable; monitoring information; control.

Начальной точкой истории навигации можно считать мореплавание. С древних времен при морских путешествиях и походах мореплаватели использовали не только карты, но и приборы навигации. Древние викинги в X в. использовали прибор «соларстайн» — солнечный камень, который помогал им добраться до места назначения при отсутствии солнца, в пасмурную погоду.

К XI в. в Скандинавии и Азии уже появились первые компасы, получившие распространение в Европе в XII в. Точность данных приборов была далека от совершенства, позволяла использовать их вкуче с картами и на небольшие расстояния.

В России родоначальником истории навигации можно назвать Петра I, который Указом от 14 января 1701 г. повелел создать школу математических и навигацких, т.е. мореходных хитростно наук учению [1, стр. 63]. Большой вклад в историю развития навигационной деятельности внес и М. В. Ломоносов. Им и с его участием были изобретены такие приборы, как «ночезрительная труба» (для использования в темное время суток), подзорная труба, барометр, бинокль и иные.

Написанный М. В. Ломоносовым в 1759 г. труд «Рассуждения о большой точности морского пути» позволил в дальнейшем продолжить развитие навигации в России и по всему миру, были изобретены и усовершенствованы навигационные приборы.

Первый автомобильный навигатор появился в 1920 г., получил название *Plus Fours Routefinder* и выглядел как наручные часы, в которых необходимо было прокручивать карты вручную.

Автоматический прообраз навигатора появился спустя 10 лет, в 1930 г. В отличие от *Plus Fours Routefinder* карты прокручивались автоматически, скорость прокручивания карт зависела от скорости автомобиля, но при повороте водителю необходимо было заложить в устройство новую карту.

Прорывом в развитии спутниковой навигации на современном уровне можно назвать запуск СССР в 1957 г. первого искусственного спутника Земли. Именно слежение за искусственным спутником Земли позволили академику В. А. Котельникову с помощью эффекта Доплера рассчитать параметры искусственного спутника.

В то же время ученые из США наоборот смогли определять координаты станции, исходя из заложенных координат нахождения искусственного

спутника. Данные наработки позволили положить начало развитию радионавигационных систем.

Уже к 1965 г. американцами были запущены четыре низкоорбитальных навигационных спутника системы «Транзит», позволяющие определять положение в пространстве и во времени.

Время холодной войны между двумя мировыми державами лишь стимулировало развитие спутниковой навигации, которая в то время использовалась для оборонных целей (построение траекторий ракет, развитие морской навигации, навигации военных истребителей).

Совершенствование низкоорбитальных спутников позволило точно определять координаты нахождения статичного объекта. При движении объектов появлялась погрешность, которая уже не позволяла однозначно указать их координаты.

К 1970-м гг. возникла необходимость использовать спутники не только для военных целей, но и для целей народного хозяйства, в коммерческой навигации, помощи при крушении самолетов и кораблей. Начался второй этап развития радионавигационной системы.

В 1973 г. в Америке был дан старт разработке системы *Global Positioning System (GPS)*, а в декабре 1976 г. в СССР было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О развертывании Единой космической навигационной системы ГЛОНАСС» (ГЛОбальная Навигационная Спутниковая Система).

24 сентября 1993 г. Минобороны России официально приняло в эксплуатацию систему ГЛОНАСС с 12 спутниками, а уже к 1995 г. в системе ГЛОНАСС на орбиту было выведено 24 спутника.

В настоящее время в основу системы ГЛОНАСС входят 24 спутника (космических аппаратов), расположенные на среднекруговой орбите на высоте чуть больше 19 тыс. км. Спутники расположены в трех плоскостях, по восемь спутников в каждой плоскости, что позволяет с достаточной точностью определять ширину, долготу и время.

Кроме ГЛОНАСС в мире существуют и другие навигационные системы, в США это система *GPS*, в Европе — *Galileo*, и в августе 2020 г. Китай завершил разработку своей навигационной системы — *BeiDou (BDS)*.

Позиционируется, что создание навигационной системы *BeiDou (BDS)* позволит повысить точность определения координат в Азии и Тихоокеанском регионе до 5 м, ведь система оснащена не только 24 спутниками на средней околоземной орбите, но и 3 спутниками на геостационарной орбите и 3 на геосинхронной орбите.

Нормативно распоряжением Президента РФ от 18 февраля 1999 г. № 38-РП система ГЛОНАСС была отнесена к космической технике двойного назначения, применение которой предполагается в научных, социально-экономических целях, а также в целях обороны и безопасности. Распоряжением также было предусмотрено привлечение иностранных

инвестиций для развития системы ГЛОНАСС, Правительству дано поручение по обеспечению сохранения и развития системы.

В обеспечения развития и функционирования ГЛОНАСС в 2001 г. была принята Федеральная целевая программа «Глобальная навигационная система ГЛОНАСС», реализация которой завершена в 2011 г. На смену ей постановлением Правительства РФ от 3 марта 2012 г. № 189 утверждена Федеральная целевая программа «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012—2020 годы». В настоящее время идет подготовка третьей целевой программы на 2021—2030, в которой будет предусмотрено дальнейшее развитие системы ГЛОНАСС, направленно на повышение точности определения координат и временного пространства.

Говоря о гражданской сфере применения ГЛОНАСС можно выделить такие цели использования, как формирование единого транспортного пространства, повышение уровня безопасности при осуществлении пассажирских перевозок, внедрение и развитие интеллектуальных транспортных систем, борьба с «заторами» и повышение пропускной способности мегаполисов, развитие смешанных, «мультимодальных перевозок». Как правильно отмечают М. А. Бажина и Л. П. Щекочихина, легальное определение «мультимодальных перевозок» в законодательстве РФ сейчас отсутствует [2, стр. 110]. Однако использование систем спутниковой навигации, несомненно, ускорит процесс внедрения «мультимодальных перевозок».

Согласно ст. 4 Федерального закона от 14 февраля 2009 г. № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» для обеспечения безопасности пассажирских перевозок, опасных и специальных грузов транспортные средства, перечень которых установлен Правительством РФ, подлежат оснащению средствами навигации, функционирование которых обеспечивается российскими навигационными системами.

Главной целью оснащения пассажирского транспорта системами ГЛОНАСС является повышение безопасности дорожного движения и сокращение смертности при дорожно-транспортных происшествиях, контроль подвижного состава на линии, соответствие расписанию движения [3, стр. 285].

Постановлением Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» в указанный выше перечень включены космические средства, воздушные суда государственной, гражданской и экспериментальной авиации, морские суда и суда внутреннего речного и смешанного плавания, автомобильные и железнодорожные транспортные средства, осуществляющие перевозки пассажиров.

Таким образом, законодательство РФ предусматривает, что оснащению системами спутниковой навигации подлежит весь общественный

транспорт, включая морские, речные, железнодорожные, воздушные перевозки и перевозки автомобильным транспортом.

П. Ю. Бугаков и Е. А. Долгочуб обращают внимание, что деятельность по перевозке пассажиров и багажа находится под слабым контролем, что негативно сказывается на обеспечении комфорта и безопасности пассажиров [4, стр. 57].

Рассмотрим подробнее вопросы контроля за осуществлением пассажирских перевозок автомобильным транспортом на территории Московской области с использованием Региональной информационно-навигационной системы Московской области (далее — РНИС МО).

Отношения по организации пассажирских перевозок, а также организация контроля за осуществлением пассажирских перевозок регулируются Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Положениями данного Закона предусмотрено полномочие органов исполнительной власти субъекта РФ по установлению требований к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, в том числе требований по передаче информации в региональную систему навигации информации о местоположении транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки.

Постановлением Правительства Московской области от 16 апреля 2018 г. № 231/9 установлены следующие требования:

— перевозчики не должны превышать количество и класс транспортных средств, которые он может использовать на данном маршруте в соответствии с установленным расписанием;

— процент невыполнения рейсов, предусмотренных расписанием в одном квартале, не должен превышать 3% от числа рейсов, установленных расписанием в этом квартале;

— перевозчики должны обеспечить передачу мониторинговой информации о месте нахождения транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров в РНИС МО и иные.

Начало создания системы РНИС МО было положено еще постановлением Правительства Московской области от 26 ноября 2013 г. № 979/52 «О создании государственной информационной системы Московской области “Региональная навигационно-информационная система Московской области”».

Целями создания РНИС МО определены повышение безопасности пассажирских перевозок, осуществление контрольно-надзорной деятельности за перевозчиками, создание эффективного управления

движением транспортных средств в Московской области, а также создание информационно-навигационного пространства.

Однако создание РНИС МО не было быстрым, в 2016 г. был объявлен конкурс на заключение инвестиционного контракта на модернизированные и обеспечения функционирования РНИС МО. По результатам конкурса АО «Группа Телематика-1» была выбрана инвестором, между Правительством Московской области, ГУП МО «Мострансавто» и ГБУ МО «Мосавтодор» заключен контракт. На протяжении почти двух лет шла модернизация РНИС, систему запустили в промышленную эксплуатацию 18 июля 2018 г.

В настоящее время РНИС МО не имеет мировых аналогов, это единственная система, которая позволяет контролировать движение всего общественного транспорта (автобусные, троллейбусные, трамвайные и речные (паромные) перевозки) в регионе.

В модульную систему РНИС МО включены следующие элементы: региональный навигационный центр, мониторинг состояния транспортного комплекса, включая управление пассажирскими перевозками; мониторинг и система управления школьными автобусами, навигационно-информационная автоматизированная система обмена информацией, обработки вызовов и управления с использованием систем ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS транспортными средствами скорой и неотложной помощи; мониторинг перевозки специальных, опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов; мониторинг транспортных средств жилищно-коммунального хозяйства, в том числе мусоровозов; мониторинг транспортных средств дорожного хозяйства и иные.

В области перевозок пассажиров и багажа РНИС МО позволяет контролировать не только в целом пассажирские перевозки в регионе, но и дает информацию в разрезе транспортных организаций, отдельных маршрутов или даже конкретных водителей.

Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области в рамках своих полномочий было принято распоряжение от 16 февраля 2018 г. № 38-Р об утверждении порядка информационного взаимодействия пользователями РНИС МО.

В число участников информационного взаимодействия в области перевозок пассажиров и багажа включаются Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществлявшие перевозки пассажиров и багажа и оператор РНИС МО — ГКУ МО «ЦБДД МО».

Информационное взаимодействие осуществляется посредством обмена данными между участниками, установлены требования к передаваемым данным и интервалы их передачи.

Для участия в таком информационном взаимодействии транспортные компании заключают с оператором системы РНИС МО соглашения, в которых указаны транспортные средства, используемые на маршрутах

регулярных перевозок, данные об установленных на них абонентских телематических терминалах (АТТ).

В системе РНИС содержится база данных о всех перевозчиках Московской области, реестры маршрутов, остановок, расписание движения, параметры перевозок и плановые показатели.

Данные системы РНИС МО являются эталонными данными и используются в автоматизированных системах контроля перевозок, а также в автоматизированных системах информирования пассажиров о работе транспортных средств на маршруте в сети «Интернет», на мобильных устройствах и на остановочных пунктах.

При осуществлении пассажирских перевозок юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров, передают в РНИС мониторинговую информацию о транспортном средстве, географической широте и долготе, скорости движения, путевом угле, времени и дате фиксации транспортного средства на маршруте, а также данные о нажатии тревожной кнопки. Интервал передачи мониторинговой информации установлен не реже чем один раз в минуту. На практике использования РНИС в процессе осуществления контроля осуществления регулярных перевозок мониторинговая информация передается в среднем каждые 2—5 секунд.

Мониторинговая информация передается с АТТ, установленного на транспортном средстве, с использованием системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, непосредственно оператору — ГКУ МО «ЦБДД МО».

Нарушение требований о передаче мониторинговой информации о параметрах движения и месте положения транспортных средств влечет за собой наложение административного штрафа в размере от 70 тыс. до 100 тыс. руб. (ст. 8.7 Кодекса Московской области об административных правонарушениях).

Субъектом правонарушения являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров, по маршруту регулярных перевозок.

Объектом правонарушения являются охраняемые законом отношения в области перевозки пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок.

Объективную сторону правонарушения составляют действия (бездействие), в результате которых нарушаются требования, установленные нормативными правовыми актами Московской области, о передаче мониторинговой информации о параметрах движения и местоположении транспортных средств, используемые для перевозки пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, в РНИС МО.

Субъективную сторону административного правонарушения составляют виновные действия (бездействие) перевозчика по нарушению передачи мониторинговой информации о местоположении транспортного средства.

Согласно Положению о Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области последнее наделено полномочием по осуществлению контроля за выполнением условий государственного контракта на выполнение работ по осуществлению пассажирских перевозок и/или свидетельства об осуществлении пассажирских перевозок.

Сотрудники Управления регионального административно-транспортного контроля Министерства на основании плановых рейдовых заданий осуществляют мониторинг движения транспортных средств на остановочных пунктах, в актах проводимого мониторинга выявляют транспортные средства, фиксируют их время прохождения остановочного пункта, после чего направляется запрос оператору ГКУ МО «ЦБДД МО» о передаче в указанную дату и время транспортным средством, зафиксированным на маршруте, мониторинговой информации о его месте положении.

В случае наличия мониторинговой информации о транспортном средстве оператор формирует отчет за указанную дату и направляет его в Министерство. Из представленного отчета видны координаты перемещения и время движения транспортного средства, расстояние, а также скорость движения. Пример отчета приведен в рис. 1—3.

01.10.2020 09:40

Отчет об истории перемещения транспортных средств с 29.09.2020 по 29.09.2020

Организация: ООО "КОМПАНИЯ "ЛЮБЕРЕЦКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ АГЕНТСТВО"
Гос.номер ТС: о662вх790

№	Дата/время	Широта	Долгота	Местоположение	Пробег	Скорость	Тип события	Событие
1	29.09.2020 00:04:25	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
2	29.09.2020 00:04:25	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
3	29.09.2020 00:09:15	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
4	29.09.2020 00:09:15	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
5	29.09.2020 00:14:06	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
6	29.09.2020 00:14:06	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		

Рис. 1. Отчет об истории перемещения конкретного транспортного средства

1120	29.09.2020 07:30:20	55.675178313552	37.858063331306	5056435	16		
1121	29.09.2020 07:30:53	55.672219983691	37.864588307651	5056563	63	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1122	29.09.2020 07:30:53	55.672219983691	37.864588307651	5056563	63	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1123	29.09.2020 07:31:19	55.66932833187	37.870849966507	5056691	86	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1124	29.09.2020 07:31:19	55.66932833187	37.870849966507	5056691	86	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1125	29.09.2020 07:31:39	55.666388316468	37.877156636183	5056819	87	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1126	29.09.2020 07:31:39	55.666388316468	37.877156636183	5056819	87	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1127	29.09.2020 07:32:00	55.663558313545	37.883294997244	5056947	88	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1128	29.09.2020 07:32:00	55.663558313545	37.883294997244	5056947	88	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1129	29.09.2020 07:32:25	55.660556649245	37.889708326638	5057075	70	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима

Рис. 2. Система РНИС МО показывает нарушение скоростного режима

1183	29.09.2020 07:44:47	55.613294994834	37.971914973569	5058995	46		
1184	29.09.2020 07:44:47	55.613294994834	37.971914973569	5058995	46		
1185	29.09.2020 07:45:11	55.611346663351	37.975291665172	5059072	18		
1186	29.09.2020 07:45:11	55.611346663351	37.975291665172	5059072	18		
1187	29.09.2020 07:45:44	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1188	29.09.2020 07:45:44	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1189	29.09.2020 07:45:45	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1190	29.09.2020 07:45:45	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1191	29.09.2020 07:46:15	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1192	29.09.2020 07:46:15	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1193	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1194	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	5		
1195	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0		
1196	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	5		
1197	29.09.2020 07:46:21	55.61113164658	37.975473301014	5059072	34		
1198	29.09.2020 07:46:21	55.61113164658	37.975473301014	5059072	34		

Рис. 3. Иллюстрация снижения скорости движения до полной остановки (скорость 0 км/ч и постоянные координаты в период времени с 07.45 до 07.46) на остановочном пункте

В случае отсутствия мониторинговой информации оператор присылает письмо с указанием, что в запрошенный день передача мониторинговой информации не осуществлялась, а также письмо от АО «Группа Телематика -1» о работоспособности системы в указанный день.

При выявлении фактов административного правонарушения сотрудники Управления регионального административно-транспортного контроля Министерства составляют протокол об административном

правонарушении и выносят постановление по делу об административном правонарушении.

За год работы системы РНИС МО с августа 2018 по июль 2019 г. Министерством вынесено 174 постановления о привлечении перевозчиков к административной ответственности. За истекший период 2020 г. за нарушение порядка представления мониторинговой информации в отношении перевозчиков было вынесено 200 постановлений о привлечении их к административной ответственности.

Однако в борьбе с нарушителем по передаче мониторинговой информации дело не ограничивается только привлечением к административной ответственности, неоднократное привлечение перевозчика по ст. 8.7 Кодекса Московской области об административных правонарушениях является основанием для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства на осуществление пассажирских перевозок.

Такое полномочие предусмотрено совокупностью норм федерального и регионального законодательства. Так, ст. 29 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ установлено, что уполномоченный орган обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства на осуществление пассажирских перевозок при наступлении хотя бы одного из обстоятельств (относительно перевозок в субъекте):

- непредставление в установленные сроки ежеквартальных отчетов;
- привлечение перевозчика к административной ответственности по ч. 4, 5 ст. 11.33 КоАП РФ неоднократно в течение года;
- при наступлении обстоятельств, предусмотренных законом субъекта РФ.

Законом Московской области от 27 декабря 2005 г. № 268/2005-03 «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области» предусмотрены иные обстоятельства, в числе которых нарушение перевозчиками требований, установленных п. 4 ст. 17 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ. В числе указанных требований как раз и содержится обязанность перевозчиков осуществлять передачу мониторинговой информации в РНИС МО (постановление Правительства Московской области от 25 марта 2016 г. № 231/9).

Таким образом, непередача мониторинговой информации или нарушение порядка ее представления может повлечь за собой прекращение действия свидетельства на осуществление пассажирских перевозок в судебном порядке.

В настоящее время, в том числе по данному основанию, в Арбитражном суде Московской области приняты решения о прекращении действия свидетельств у двух перевозчиков, еще два дела находятся на рассмотрении.

Так же, как было сказано выше, система РНИС позволяет отслеживать регулярность рейсов. В случае, если количество невыполненных рейсов

превышает 3% от числа рейсов, предусмотренных расписанием, уполномоченный орган также имеет право обратиться в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства. По данному основанию также принято два решения Арбитражным судом Московской области о прекращении действия свидетельств.

Функционал РНИС МО помогает отслеживать соблюдение перевозчиками расписания. Данная функция позволяет контролировать регулярные перевозки по регулируемым тарифам, осуществляемым по государственным контрактам. Положениями контрактов предусмотрена гражданско-правовая ответственность подрядчиков (перевозчиков) на несоблюдение расписания и невыполнение рейсов, предусмотренных расписанием в виде штрафов. Размер штрафа зависит от цены контракта, но, как правило, составляет 100 тыс. руб.

При всех положительных сторонах использования системы РНИС МО имеется и недостаток. В настоящее время осуществление контроля перевозчиков и отслеживание нарушений правил перевозок происходит в «ручном режиме», что приводит к невозможности отследить и выявить все допущенные перевозчиками нарушения, требует временных затрат, а также необходимость участия в процессе выявления нарушения около пяти человек.

Дальнейшее развитие и функционирование системы РНИС МО позволит повысить безопасность пассажирских перевозок, а также качество работы перевозчиков по маршруту, снизить количество невыполненных рейсов и нарушений расписания перевозчиками. В свою очередь система РНИС МО позволит руководителям транспортных организаций осуществлять контроль за движением транспортных средств, их пробегом, расходом горюче-смазочных материалов, соблюдением водителями правил дорожного движения.

При усовершенствовании системы РНИС МО и возможности автоматизации выявления правонарушений видится необходимость внесения изменений в КоАП РФ, предусматривающих возможность вынесения постановлений о привлечении к административной ответственности с фиксацией правонарушения в системе РНИС МО без участия лица, в отношении которого выносится постановление, по аналогии с ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ.

Литература

1. Духно, Н. А. Цифровые технологии и воспитание транспортников // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2(26) — С. 62—78.
2. Бажина, М. А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок в Российской Федерации / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 3(35).
3. Попова, И. М. Навигационные системы как средство повышения безопасности перевозок на пассажирских автопредприятиях / И. М. Попова, Е. А.

Попова // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. — 2013. — Вып. 61—62 — С. 284—288.

4. Бугаков, П. Ю. Информационная система контроля качества пассажирских перевозок / П. Ю. Бугаков, Е. А. Долгочуб // Интерэкспо Гео-Сибирь. — 2019. — Т. 7.

References

1. Dukhno, N. A. Tsifrovyye tekhnologii i vospitaniye transportnikov [Digital technologies and education of transport workers]// *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2018. — № 2(26) — S. 62—78.

2. Bazhina, M. A. Pravovoye regulirovaniye pryamykh smeshannykh perevozok v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of direct mixed transportations in the Russian Federation]/ M. A. Bazhina, Ye. P. Shchekochikhina // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2020. — № 3(35).

3. Popova, I. M. Navigatsionnyye sistemy kak sredstvo povysheniya bezopasnosti perevozok na passazhirskikh avtopredpriyatiyakh [Navigation systems as a means of increasing the safety of transportation at passenger auto enterprises]/ I. M. Popova, Ye. A. Popova // *Vestnik Khar'kovskogo natsional'nogo avtomobil'no-dorozhnogo universiteta*. — 2013. — Vyp. 61—62 — S. 284—288.

4. Bugakov, P. YU. Informatsionnaya sistema kontrolya kachestva passazhirskikh perevozok [Information system for quality control of passenger traffic]/ P. YU. Bugakov, Ye. A. Dolgochub // *Interekspo Geo-Sibir'*. — 2019. — Т. 7.