

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Казанский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра административного права, административной деятельности и управления ОВД

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**на тему «Пересечение административных правонарушений в области
безопасности дорожного движения»**

Выполнила: Шандер Светлана Александровна

(фамилия, имя, отчество)

40.05.02 Правоохранительная деятельность,
2016 г. набора, 363 гр.

(специальность, год набора, № группы)

Руководитель

(ученая степень, ученое звание, должность)

(фамилия, имя, отчество)

Рецензент:

(должность, специальное звание)

(фамилия, имя, отчество)

Дата защиты:

"__" ____ 20__ г.

Оценка _____

Казань 2022

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	8
§ 1. Опыт зарубежных стран в обеспечении безопасности дорожного движения.....	8
§ 2. Состояние аварийности проезжих частей.....	22
§ 3. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях.....	24
§ 4. Административная деятельность отделения государственной инспекции безопасности дорожного движения Мариинско – Посадского района.....	37
ГЛАВА 2. АДМИНИСТРАТИВНО ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСЕЧЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	44
§ 1. Профилактика правонарушений в сфере безопасности дорожного движения	44
§ 2. Предупреждение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения	51
§ 3. Проблемы и направления правового регулирования деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения.....	55
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	60
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	63

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Количество транспортных средств на автодорогах Российской Федерации растет каждый год. По состоянию на 1 января 2021 г. на территории Российской Федерации было зарегистрировано более 60 млн единиц автотехники¹. В целом, проблема обеспечения безопасности дорожного движения, которая имеет огромное социальное и политическое значение, остается в первых рядах одной из самых серьезных проблем современности². Государство акцентирует внимание на систематических новациях в нормативных правовых актах, а так же усиливает фискальную административную политику в области дорожного движения. Несмотря на данные меры, наблюдается очередной значимый рост в части увеличения количества выявленных нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации³ (далее – ПДД).

В настоящее время в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сложилась обстановка, которая характеризуется высокими темпами роста количества автотранспорта в нашей стране, перегруженностью улично-дорожной сети, особенно в крупных городах, невысоким качеством водительской подготовки участников движения и их низкой правовой культурой.

Состояние административно - правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, показывает отсутствие системности в принятии нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения, трудности в концептуальном, стратегическом и доктринальном планировании обеспечения безопасности дорожного движения. Данные проблемы не решены ни в период советских времен, ни в настоящее время. В частности, они были представлены к рассмотрению на заседаниях Президиума

¹ Показатели состояния дорожного движения. Таблица: электронная // Госавтоинспекция: официальный сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.01.2022).

² О Правилах дорожного движения: пост. Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. пост. Правительства РФ от 31.12.2020 №2441) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

³ О Правилах дорожного движения: пост. Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. пост. Правительства РФ от 31.12.2020 №2441) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

Государственного совета РФ (15 ноября 2005 г. в Кремле и 14 марта 2016 г. в Ярославле), были проанализированы в связи с принятием федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»⁴ и Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы⁵.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения отражены в указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»⁶. Этот документ предписывает Правительству РФ к 2024 г. обеспечить достижение определенных целей и показателей, в основе которой лежит – снижение количества мест концентрации(очагов) дорожно-транспортных происшествий, аварийно - опасных участков дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 г., также снижение смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. - до уровня, не превышающего 4 человек на 100 тыс. населения (к 2030 г. – стоит задача к 0 уровню смертности). Для данных показателей предусмотрено решение разного рода комплекса задач, среди которых – это внедрение новых технических требований, стандартов обустройства автомобильных дорог, на основе цифровых технологий, которые будут направлены на устранение мест(очагов) концентрации ДТП; так же необходимо внедрение автоматизированных, роботизированных технологий организации дорожного движения и усиление контроля за соблюдением ПДД; хорошей мерой будет являться усиление ответственности водителей за нарушение ПДД, а также необходимость в повышении требований к уровню их профессиональной

⁴ О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах: пост. Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (в ред. пост. Правительства РФ от 16.05.2020 № 703) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 08.10.2013; 19.05.2020.

⁵ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: расп. Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 5. Ст. 774.

⁶ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 (в ред. указа Президента РФ от 21.07.2020 № 474) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 20. Ст. 2817.

подготовки.

Разного рода недостатки в правоприменении не позволяют в полной объеме реализовать комплекс административно-правовых средств обеспечения безопасности дорожного движения. Необходимо продолжить совершенствование административно-правовых институтов, федерального государственного надзора, административной ответственности, а так же профилактики правонарушений в данной области.

Вышеизложенное обуславливает научную, практическую значимость темы настоящего исследования, важность всестороннего осмысления перспектив развития административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в контексте современных реалий.

Степень научной разработанности проблемы. Пресечение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, постоянно находятся в центре внимания ученых административистов. Значительный вклад в их решение внесли А. А. Бахаев, Д. Н. Бахрах, Б.В. Российский, А. С. Телегин и др.

Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и административно - юрисдикционной деятельности полиции были исследованы учеными, а именно : В. В. Головкин, Р.И. Денисов, В. И. Майоров, так же и В. М. Редкоус.

Вопросы, которые были поставлены, об исполнении постановлений о назначении административных наказаний в области обеспечения безопасности дорожного движения, рассматривались в работах следующих ученых: М. В. Пальчиковой, Г. В. Огриной, Л.Л. Попова и др.

Цель и задачи исследования. Цель исследования заключается непосредственно в комплексном изучении теоретических, практических проблем административной деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения. Разработка на этой основе предложений по совершенствованию административно - правового регулирования административной деятельности по ОБДД.

Для достижение указанной цели необходимо обеспечить постановку и

решение следующих задач:

- исследовать нормативно - правовые акты в области;
- определить полномочия органов внутренних дел в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- изучить содержания административной деятельности по предупреждению и пресечению правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а так же ознакомиться со статистикой данного направления;
- выявить проблемы и определить направления по совершенствованию правового регулирования деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Объект и предмет. Объектом исследования моей работы является комплекс общественных отношений, которые связаны с профилактикой, обеспечением (пресечением) подразделениями полиции безопасности дорожного движения.

Предметом исследования является совокупность правовых норм, которые определяют организационно - правовые основы деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Методологическую основу данного исследования составили методы научного познания, которые позволили мне с разных сторон рассмотреть проблемы по обеспечению (пресечению) безопасности дорожного движения, а также раскрыть особенности деятельности полиции в рассматриваемом направлении. В дополнение к общему диалектическому методу познания, в исследовании так же применялись такие методы, как анализ, синтез, аналогия, сравнительно - правовой метод, а так же формально - логический метод и т. д.

Нормативную базу исследования составили:

- Конституция Российской Федерации⁷; - Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях⁸ (далее – КоАП РФ); - Федеральные

⁷ Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.

⁸ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. федер. закона от 30.12.2021 № 179-ФЗ, № 480-ФЗ, № 481-ФЗ) // Собрание

законы; – Нормативно - правовые акты, регламентирующие порядок эксплуатации автомобильного транспорта; - Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изменениями от 22.10.2011 г.); - Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (в редакции постановления Правительства РФ от 23.12.2011г. № 1113), «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно - патрульной службы ГИБДД МВД Российской Федерации», Административного регламента исполнения МВД РФ государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства РФ в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664; - Нормативно - правовые акты, закрепляющие порядок обеспечения безопасности дорожного движения и деятельности полиции в соответствующей сфере.

Структурно данная работа обусловлена ее целью и задачами. Работа состоит из введения, 2 глав, объединяющих 7 параграфов, заключения и списка использованной литературы, а так же 16 таблиц.

ГЛАВА 1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Опыт зарубежных стран в обеспечении безопасности дорожного движения

К началу двадцать первого века большинство развитых стран мира накопили достаточно большой и разносторонний опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения. Не вызывает сомнения, что социально-политические, экономические, правовые особенности каждого государства в совокупности с историческими и культурными традициями обуславливают многообразие принципов формирования, определения компетенции и функционирования государственных систем обеспечения безопасности дорожного движения. Их анализ позволяет выявить некоторые общие черты и определить устойчивые тенденции в указанной деятельности.

Правительства большинства зарубежных государств, предприняли энергичные шаги по разработке и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей основные группы общественных отношений в области дорожного движения. В настоящее время вся совокупность таких актов представляет собой определенную систему, которую составляют: международные правовые акты, распространяющиеся на все страны мирового сообщества, на отдельный регион (например, Европа), на союзы государств (Европейский Союз, Шанхайская организация сотрудничества), национальное законодательство. Необходимо отметить, что система нормативного правового регулирования в рассматриваемой области общественных отношений в зарубежных странах строится и развивается на определенных принципах государственного регулирования, ключевых направлениях государственной политики, критериях обеспечения безопасности дорожного движения и основных тенденциях состояния безопасности дорожного движения.

Важно подчеркнуть, что при разработке и реализации правовых норм

прослеживается их социальная направленность. Подобная позиция вполне объяснима и обусловлена глубокой связью государственного управления в области дорожного движения с социальными процессами и явлениями, происходящими в государстве, главная цель которого заключается в реализации мер, направленных на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека. Поэтому лейтмотивом правового регулирования соответствующей деятельности является закрепление в качестве основного принципа главенствующей роли государства в обеспечении безопасности дорожного движения и ответственности государства за конечные результаты⁹.

Зарубежные специалисты многих стран признают ключевыми направлениями государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения:

1) снижение рисков в дорожном движении: применение новых подходов к вопросам землепользования; стимулирование перехода с видов транспорта, сопряженных с высоким риском, к более безопасным ТС, например предоставление приоритета в движении ТС, перевозящим большее число пассажиров; введение поэтапной системы выдачи водительских удостоверений;

2) создание более безопасной дорожной среды, классификация дорог и установление ограничений скорости, соответствующей их функциям; разделение по возможности моторизованного и безмоторного движения; внедрение аудита безопасности в процесс проектирования и строительства дорог; оборудование дорог средствами защиты на случай столкновения; реконструкция наиболее опасных участков дорожной сети;

3) переход к более совершенным и безопасным ТС повышение видимости ТС на дороге, в том числе путем использования фар ближнего света в светлое время суток; совершенствование конструкции ТС, на пример установка на всех ТС так называемых щадящих для пешеходов и велосипедистов передних бамперов;

⁹ Аналогичный принцип закреплён и в российском законодательстве, см., например, ст. 3 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», где он сформулирован как «приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении».

обеспечение защиты водителя и пассажиров удерживающими и надувными устройствами; стимулирование эксплуатации «интеллектуальных» ТС, оборудование их системами антиалкогольной блокировки, адаптации скорости, стабилизации торможения, сигнализации, напоминающей о ремнях безопасности, и т. п.;

4) обеспечение соблюдения ПДД: совершенствование надзора за соблюдением установленной скорости движения, использованием ремней безопасности и защитных шлемов, режима труда и отдыха водителей; активный контроль трезвости водителей ТС; принятие соответствующих законодательных и иных нормативных актов; пропаганда в средствах массовой информации;

5) совершенствование системы оказания медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП улучшение порядка оказания неотложной помощи; улучшение организации травматического лечения в больницах; обеспечение реабилитации пострадавших.

Комитет безопасности дорожного движения Международной ассоциации руководителей полиций, сформулировал десять основных тенденций в области движения автотранспортных средств:

1) увеличение загруженности автомобильных дорог и количества заторов на них;

2) появление «интеллектуальных» ТС и «интеллектуальных» автомобильных дорог;

3) снижение скорости движения: автомобили и придорожные посты будут оборудованы электронными устройствами, способными контролировать и прерывать действие систем зажигания и подачи топлива ТС, вынуждая водителя не превышать установленную скорость движения;

4) изменение размеров и массы ТС: сокращение мировых запасов полезных ископаемых будет способствовать увеличению количества легких и экономичных автомобилей, грузовые же ТС станут длиннее и грузоподъемнее. Это сделает легковые машины более уязвимыми при столкновении с грузовым транспортом и явится причиной роста числа погибших в таких ДТП;

- 5) повышение агрессивности на дороге;
- 6) увеличение количества ДТП по вине водителей пожилого возраста, доля которых в структуре населения возрастет;
- 7) более широкое применение устройств автоматического выявления и фиксации нарушений ПДД;
- 8) использование новейших технических средств, при работе на месте ДТП;
- 9) сокращение времени остановки и проверки водителя и ТС;
- 10) сохранение важной роли дорожной полиции в борьбе с преступностью.

Преступники по-прежнему будут приезжать на место преступления, и уезжать с него на автомобилях, нелегально перевозить в них наркотики, оружие, краденое имущество. Активная работа дорожной полиции останется таким же важным средством пресечения преступной деятельности, раскрытия преступлений и задержания преступников.

Выделенные тенденции в области дорожного движения должны найти отражение в национальных законодательствах, в том числе в нормативных актах, регламентирующих ПДД и ответственность за их нарушение.

Принципиально иная система построения правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения в США предопределена особенностью федеративного устройства этого государства. В США нет единого законодательства, регламентирующего рассматриваемый круг отношений. Ряд правовых норм в самом общем виде содержатся в Своде законов США, а более подробно они изложены в ПДД, которые каждый штат принимает самостоятельно. Значительное место в рассматриваемой сфере занимает нормотворчество исполнительной власти, осуществляемое на основе делегируемых полномочий. Акты административных органов (приказы, правила, директивы, инструкции) конкретизируют общие правовые положения, а в некоторых случаях и подменяют их. Так, принимаемые Национальной администрацией США по безопасности дорожного движения стандарты и распоряжения играют, по мнению американских

юристов, наиболее значительную роль в предупреждении ДТП¹⁰.

Особого внимания требует анализ подходов к установлению ответственности за нарушения ПДД в зарубежных странах. Основной акцент при этом делается на материальную ответственность. Это не только большие штрафы, лишение водительских прав, привязка количества и серьезности нарушений к плате за обязательную страховку автомобиля, но и конфискация ТС.

За рубежом обозначился и новый подход к исчислению штрафов за нарушения ПДД: сумма штрафа напрямую зависит от месячного оклада нарушителя (за вычетом налогов) или минимального заработка, установленного в стране, и годового заработка (дохода) нарушителя (за вычетом налогов).

Кроме того, от двух до десяти раз увеличены минимальные штрафы за особо опасные нарушения на дороге. Нарушителям, которые платят штраф на месте полицейским или в течение трех – семи банковских дней, размер штрафа снижается на 30 – 50%. Сумма штрафа увеличивается в два-три раза (за счет пеней), если нарушитель не оплатил его в течение 1 месяца и более. В некоторых странах (Бельгия, Израиль, Испания, США) за неуплату штрафа предусматривается конфискация ТС под залог или с уплатой за хранение на штрафной стоянке, лишение водительских прав (Япония).

В Германии, если водитель набирает за год штрафные очки за нарушения ПДД, сумма его страховки (от 1000 евро) увеличивается еще на 500 евро, на второй год – на 1000 евро, на третий – на 2000 евро. При заработной плате 3000 – 5000 евро это очень существенные траты. Поэтому некоторые нарушители предпочитают целый год не пользоваться автомобилем, чтобы не платить тройную цену за страховку.

Большинство государств законодательно приравнивают ответственность за вождение автомобиля в состоянии наркотического опьянения к управлению автомобилем в пьяном виде (Белоруссия, Великобритания, Германия, Испания, США, Украина, Финляндия, Франция). В Великобритании пьяного водителя могут

¹⁰ См.: Overson Police traffic services. Illinois, USA, 1986. P. 54.

посадить на шесть месяцев при условии, что тот не попадал в ДТП, и лишить лицензии на вождение на год. А если по его вине случилась авария с пострадавшими, закон предусматривает тюремное заключение сроком до 14 лет, штраф в размере 5000 фунтов. Аналогичное наказание предусмотрено для водителей, находящихся за рулем под воздействием наркотиков. Несколько лет назад в Великобритании вступили в действие новые правила, согласно которым водители могут проверяться на наркотическое опьянение. Ранее водители имели право отказаться от тестов. Сейчас отказ от тестирования приравнивается к нахождению в состоянии наркотического опьянения.

В европейском законодательстве появился и такой состав правонарушений, как агрессивность на дороге (агрессивное вождение). Однако четко определить его границы и формы трудно. По результатам социологического опроса населения Европы институтом Гэллапа в 2003 г., самым агрессивным поведением на нашем континенте является «агрессивное мигание фарами», а, например, в Австралии – непристойные жесты; в Японии – «агрессивное преследование», т. е. следование за другим автомобилем на очень близком расстоянии. Смысловое толкование этого термина широко обсуждается в мире. На специальной конференции, посвященной этой проблеме, в Канаде в 2000 г. было предложено такое определение этого понятия: поведение за рулем является агрессивным, если оно преднамеренно ведет к увеличению риска столкновения либо мотивировано раздражительностью, нетерпимостью, враждебностью или попыткой сэкономить время за счет других участников движения.

Анализ статистики показывает, что наиболее тяжкими нарушениями на дороге во всем мире считаются превышение установленной скорости, вождение автомобиля в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, проезд на красный сигнал светофора. За эти правонарушения практически во всех странах мира устанавливается наибольшая ответственность¹¹.

Изучение зарубежного опыта показывает, что функцию координации в

¹¹ См.: Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации Федерального Собрания РФ. 2006. № 15 (303). С. 25.

области безопасности дорожного движения выполняет министерство транспорта: в Италии – Министерство инфраструктуры и транспорта; в Нидерландах – Министерство транспорта и водного хозяйства; в Норвегии и Финляндии – Министерство транспорта и связи; в Швейцарии – Федеральный департамент по защите окружающей среды, транспорту, энергетике и связи. МВД осуществляют указанную деятельность в Болгарии и Испании. К совместному ведению министерств внутренних дел и транспорта эта деятельность относится в Австрии, Великобритании, Франции.

В ряде неевропейских стран система ведущих государственных органов в области безопасности дорожного движения представлена следующим образом. В Мексике, Сингапуре, Турции, Уругвае – МВД; в Китае – Министерство общественной безопасности; в Японии – Главное полицейское управление; в Малайзии – Министерство транспорта и внутренней безопасности; в Республике Корея – Министерство строительства и транспорта, Министерство по делам администрации и местного самоуправления, которому подчинены Национальное агентство полиции и Бюро безопасности дорожного движения; в Австралии, Канаде, Новой Зеландии – министерства транспорта и региональных служб; в Аргентине – Министерство федерального планирования, инвестирования и услуг.

Во многих зарубежных странах для координации деятельности по уменьшению количества ДТП созданы специальные межведомственные органы на правительственном уровне (Аргентина, Болгария, Испания, Италия, Китай, Польша, Франция, Япония). Это комитеты, комиссии, советы и т. п., которые работают под руководством либо премьер-министра, либо главы ведущего министерства в области безопасности дорожного движения.

В Испании основные функции по обеспечению безопасности дорожного движения возложены на Генеральную дирекцию организации движения гражданской гвардии (жандармерии), являющуюся структурным подразделением МВД Испании. В 2001 г. при МВД создан Высший совет по организации и безопасности дорожного движения, образованный из представителей государственной администрации, администраций провинций, представителей

коммерческих структур и общественных организаций. Совет имеет статус высшего консультативного органа страны в области предупреждения ДТП. Возглавляет Совет – министр внутренних дел. Основными задачами Совета являются подготовка предложений по повышению уровня безопасности дорожного движения и координация деятельности всех структур, задействованных в этой сфере на федеральном и региональном уровнях.

Государственную политику в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Швеции вырабатывает Министерство экономики. Структурных подразделений на региональном и местном уровнях оно не имеет. На государственном уровне организация работы по реализации названной политики входит в компетенцию Национальной дорожной администрации, которая несет ответственность за управление национальной дорожно-транспортной системой. На нее возложена также функция по координации деятельности всех государственных органов и общественных организаций, участвующих в работе по снижению уровня аварийности. Ежегодно в письменном виде составляется соглашение между Национальной дорожной администрацией, Национальной комиссией полиции Швеции и Федерацией местных советов о деятельности этих государственных структур, направленной на снижение уровня аварийности.

В Финляндии государственным органом, ответственным за координацию и планирование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, является Министерство транспорта и связи, в компетенцию которого входят формирование национальной стратегии в указанной сфере и разработка соответствующей правовой базы. Этому органу подведомственна Дорожная администрация, которая осуществляет планирование, проектирование и строительство дорожной сети общегосударственного значения, ее обслуживание и оказание услуг пользователям дорог. Координацию деятельности различных ведомств на уровне государства осуществляет Консультативный комитет по безопасности дорожного движения – совещательный орган при Министерстве транспорта и связи, основными задачами которого являются: содействие Министерству транспорта и связи в планировании, развитии и обеспечении

единства национальной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; внесение предложений по указанным вопросам; подготовка заключений по вопросам, являющимся принципиально важными либо требующими межведомственной координации и др.

Основным государственным органом, на который возложена ответственность за состояние работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Нидерландах, является Министерство транспорта и водного хозяйства. Оно координирует общие вопросы предупреждения ДТП, определяет основные направления государственной политики в этой области.

В прямом подчинении Минтранса находятся только дороги общенационального значения (во всей совокупности вопросов, включая и безопасность). Все остальные дороги находятся в ведении территориальных органов – органов управления провинций и муниципалитетов. При этом Минтрансу отводится роль координатора действий этих органов.

Помимо Минтранса в решении отдельных вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в пределах своих полномочий участвуют Минюст, МВД, Минстрой, Минздрав, Министерство территориального планирования и окружающей среды.

В Японии ведущим государственным органом в области обеспечения безопасности дорожного движения является Главное полицейское управление, в структуре которого имеется Транспортный департамент. На него возложена обязанность по формированию общегосударственной политики в рассматриваемой области. В этой работе принимает участие Министерство государственных земель и транспорта, в компетенцию которого входит непосредственная установка дорожных знаков и светофоров.

В Китае функции по разработке политики в области управления дорожным движением возложены на Транспортное управление, входящее в структуру Министерства общественной безопасности. Кроме того, основными задачами Транспортного управления являются руководство деятельностью региональных и местных подразделений органов общественной безопасности по охране

правопорядка на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети населенных пунктов, контролю за техническим состоянием ТС, регистрацией ТС, выдачей водительских удостоверений, организацией дорожного движения, пропаганде и ведению профилактической и воспитательной работы с населением, а также организация научного обеспечения мероприятий по снижению уровня аварийности в стране. С октября 2003 г. под руководством Госсовета действует межведомственный орган – Межведомственное совместное заседание по обеспечению безопасности дорожного движения. К его основным функциям относятся: анализ состояния аварийности в стране; разработка стратегической программы по снижению количества ДТП и тяжести их последствий на долгосрочный и среднесрочный периоды; руководство и контроль за работой администраций провинций, автономных районов, городов центрального подчинения в рассматриваемой области; координация деятельности и организация взаимодействия ведомств, участвующих в решении проблем профилактики аварийности, а также налаживание информационного обмена между ними. В настоящее время в Китае идет процесс организации работы аналогичных межведомственных заседаний на уровне провинций, городов, уездов.

В Турции ведущим государственным ведомством в области обеспечения безопасности дорожного движения является МВД. Организация работы в данной сфере находится в ведении Департамента дорожной полиции, осуществляющего специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции. Указанный орган финансируется Министерством финансов, а также получает дополнительные внебюджетные доходы (от штрафов за нарушения ПДД, от операций по выдаче лицензий, оформлению техпаспортов и водительских удостоверений). На МВД возложена функция по координации деятельности других организаций и ведомств по предупреждению ДТП. На региональном и местном уровнях контроль, за соблюдением требований безопасности дорожного движения осуществляет автодорожная жандармерия, также входящая в состав МВД.

Решением вопросов профилактики аварийности в Республике Корея занимаются Министерство строительства и транспорта, Национальное агентство

полиции и Бюро безопасности дорожного движения. Министерство строительства и транспорта формулирует государственную транспортную политику, планирует и осуществляет строительство автомобильных дорог разного класса, их оборудование и ремонт, разрабатывает и координирует выполнение программы создания «интеллектуальной транспортной системы» с применением высокотехнологичных навигационных средств.

Национальное агентство полиции обеспечивает надзор за соблюдением дорожного законодательства, регистрацию ТС, анализ статистических данных о состоянии аварийности и подготовку предложений в комплексные планы обеспечения безопасности дорожного движения. Организационно оно подчинено Министерству по делам администрации и местного самоуправления, координирующему работу по реализации транспортной политики, выполнению соответствующих планов на провинциальном уровне и контролирующему работу по обеспечению безопасности движения на дорогах местного значения.

Положительную оценку зарубежных специалистов заслужила и Политика устойчивой безопасности, реализуемая в Нидерландах. Данная программа поставила цель снизить количество погибших в результате ДТП, по меньшей мере на 50%, а число лиц, получивших серьезные ранения, на 40% (по сравнению с базовым 1996 г.). Программа планировала создание системы, при которой дорожная инфраструктура способствует снижению негативных последствий ограниченных человеческих возможностей и ошибок; ТС обеспечивают хорошую защиту при столкновении; процесс управления автомобилем облегчен; участники дорожного движения имеют достаточную подготовку, получают необходимую информацию и удерживаются от нежелательных или опасных поступков.

В настоящее время во многих странах разрабатываются национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения со сроками выполнения конкретных мероприятий и распределением соответствующих ресурсов. Результаты анализа международного опыта показывают следующий алгоритм разработки национальных программ повышения уровня безопасности дорожного движения:

1) разработка программы начинается с анализа причин аварийности и выявления проблем, решение которых в максимальной степени будет способствовать уменьшению количества ДТП и снижению тяжести их последствий;

2) из общего перечня мер в программу включаются наиболее эффективные в социальном и экономическом плане мероприятия;

3) программа предусматривает постоянное отслеживание результатов ее реализации и возможность внесения при необходимости соответствующих коррективов.

Следует отметить, что оценка экономической эффективности планируемых мероприятий как условие их принятия еще не получила повсеместного распространения, хотя зарубежные специалисты считают ее самой действенной.

В большинстве своем программы не содержат конкретных обоснований выбора тех или иных показателей состояния аварийности в качестве их целей. При обосновании содержания программ, как правило, лишь отмечается, что предлагаемый перечень мероприятий представляет, по сути, компромисс между необходимостью обеспечения мобильности общества и поддержания низкой стоимости автомобильных перевозок, с одной стороны, и необходимостью сокращения количества ДТП – с другой. Следует подчеркнуть, что в последние годы вопросы сохранения жизни и здоровья людей за рубежом становятся приоритетными.

Масштабы деятельности по повышению уровня безопасности дорожного движения и, соответственно, ее результаты определяются финансовыми средствами, которые могут быть выделены на ее осуществление. Программа в целом должна быть экономически оправданной. Одна из главных задач при составлении программы заключается в максимально рациональном использовании выделенных ресурсов и выборе наиболее эффективных мер по снижению уровня аварийности и тяжести последствий ДТП. Под эффективностью понимается либо отношение выгоды к расходам (сэкономленным за счет предотвращенных происшествий средствам к сумме, в которую мог бы быть оценен материальный

ущерб от них), либо число спасенных людей или количество предотвращенных происшествий в расчете на единицу денежных средств, выделенных на обеспечение безопасности дорожного движения. Учеными было определено несколько направлений работы, которые предполагали затраты менее 1 млн ЭКЮ на спасение одной жизни в странах Европейского сообщества. Например, установлено, что:

- на 15% уменьшится число пострадавших, если в целом в Сообществе уровень использования ремней безопасности достигнет 95% для лиц на передних сиденьях автомобилей и 80% – для лиц на задних сиденьях автомобилей;
- на 7% уменьшится число погибших, если конструкция автомобилей будет более «щадящей» по отношению к пешеходам;
- на 5% уменьшится число погибших, если обязательное включение фар при движении в дневное время суток будет введено для всех ТС;
- на 5 – 40% уменьшится число погибших, если 1 из 20 водителей, изредка управляющих ТС в состоянии опьянения, никогда впредь не будет садиться за руль при содержании алкоголя в крови свыше 0,5 г/л;
- на 25% уменьшится число погибших, если средняя скорость движения снизится на 5 км/ч.

Принятый в европейских странах экономический подход к разработке программ повышения уровня безопасности дорожного движения предполагает, что выбор мер для включения в программы осуществляется на основе анализа состояния аварийности, определения наиболее опасных видов ДТП, а также причин и условий их возникновения. Далее учитывается степень эффективности каждой из возможных мер по сокращению конкретных видов ДТП или снижению тяжести их последствий и рассчитывается суммарный предполагаемый эффект от всех выбранных мер.

Хотя соответствующая комиссия Европейского сообщества считала, что подобный «затратный» показатель не может быть единственным принимаемым во внимание критерием выбора мер и необходимость учета других политических и социальных факторов очевидна, она все же предлагала использование именно

данного экономического подхода к разработке программ в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения действуют в Австралии, Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Канаде, Латвии, Литве, Малайзии, Мексике, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Португалии, Республике Корея, Саудовской Аравии, США, Турции, Финляндии, Швеции, Японии.

Национальные программы по снижению количества ДТП разрабатываются, как правило, либо в рамках межведомственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения, либо ведущими в данной области деятельности государственными ведомствами.

Единообразия в формах разрабатываемых программ нет. Во многих странах они представляют собой самостоятельный документ (в Республике Корея, Малайзии, Австралии, Турции, Австрии, Италии, Финляндии, Болгарии, Норвегии, Литве).

В некоторых государствах программы обеспечения безопасности дорожного движения являются частью более глобальных программ. Например, в Швеции программа по снижению количества ДТП и тяжести их последствий – часть Национального плана развития дорожной – транспортной системы на 2004 – 2015 гг. В Японии действующая в настоящее время программа безопасности дорожного движения входит в общую Программу мероприятий по обеспечению безопасности транспорта. В Великобритании принятая в 2000 г. программа «Дороги будущего безопаснее для всех» разрабатывалась как отдельный план действий, но с учетом положений Десятилетнего плана развития транспорта. В 2004 г. программа включена в Национальную стратегию развития транспорта на период до 2030 г. «Будущее транспорта».

В отдельных странах дополнительно к национальным программам обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются специальные программы. Например, как уже упоминалось, в Республике Корея, кроме общей

программы снижения аварийности, действует программа создания «интеллектуальной транспортной системы» с применением современных высокотехнологичных навигационных средств.

§ 2. Состояние аварийности проезжих частей

КоАП РФ содержит меры административного пресечения в области безопасности дорожного движения такие как: доставление, личный досмотр, досмотр ТС, изъятие вещей и документов, отстранение от управления ТС, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, медицинское освидетельствование на состояние опьянения, задержание ТС, арест ТС.

Статьей 12.34 КоАП РФ установлена административная ответственность за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения. В проделанной работе, по изучению ДТП, из-за неудовлетворительного состояния проезжей части, на территории Мариинско – Посадского района, можно отметить снижение показателей, за аналогичный период прошлого года. См. таблицу ниже.

Таблица № 1.2.1

ДТП из-за неудовлетворительного состояния проезжей части

Нарушения ПДД	2020 г.			2021 г.		
	дтп	погиб	ран	дтп	погиб	ран.
Низкое сцепление качества покрытия				0		
Неровное покрытие				0		
Дефекты покрытия				0		
Неудовлетворительное состояние обочины	1		1	0		
Обочина занижена по отношению проезжей части				0		
Отсутствие горизонтальной разметки	2	1	2	2	1	3

Недостаточное освещение	2	2		0		
Неисправное освещение, светофор				0		
Плохая видимость дорожных знаков				0		
Сужение проезжей части				0		
Отсутствие дорожных знаков				0		
Неправильное применение дорожных знаков				0		
Отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек, пешеходных ограждений)				1	0	1
Плохая видимость вертикальной разметки				0		
Итого выявлено неудовлетворительных дорожных условий при ДТП	5	3	3	0		
ДТП с НДУ	5	3	3	3	1	4

В ходе профилактических мероприятий, в виду высоких показателей ДТП из-за неудовлетворительного состояния проезжей части, приведенных выше, в таблице № 1.1.3.1, при несении службы сотрудниками ИДПС была проделана работа по выявлению и пресечению административных правонарушений, ниже приведена таблица, в которой отражены сведения работы пресеченных правонарушений сотрудниками ИДПС Мариинско – Посадского района, в ходе дорожного надзора, за 2021год. Присутствует незначительное снижение показателей составленных административных протоколов.

	2020	2021
Обследовано дорог и улиц	34	44
Обследовано автобусных маршрутов	1	27
Составлено адм. протоколов:	7	5
ст.12.33 КоАП РФ	0	0
ст. 12.34 КоАП РФ	6	3
ст. 19.5 КоАП РФ	2	2
ст. 12.21 КоАП РФ (КГГ)	0	0
ст. 12.21 КоАП РФ (ОГ)	0	0
ст. 11.21 ч.2 КоАП РФ	0	0
Выдано предписаний	48	43
Направлено информации должностным и	1	1

§ 3. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях

В 2022 году, в первом полугодии на территории Мариинско - Посадского района было зарегистрировано 5 дорожно - транспортных происшествий, 2021 году - 12 (в 2020 г. – 19 ДТП). Пешеходы являются практически самой многочисленной и в то же время самой уязвимой группой участников дорожного движения, так в результате ДТП в 2021 году погибли 4 человека (в 2020 г. – 5 человек), получили телесные повреждения различной степени тяжести в 2022 году 10 человек(из них пассажиры и водитель мопеда), в 2021 году - 12 человек (из них 3 - пешехода), (в 2020 г. - 25 человек). Ниже в таблице я представила статистику о совершенных ДТП за 2021 год.

Таблица №.1.3.1

Сведения о дорожно-транспортных происшествиях

Месяц	Всего ДТП			Погибло			Ранено		
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%
Январь	2	1	-50	0	0	0	2	2	0
Февраль	2	0	-200	1	0	-100	3	0	-300
Март	0	1	+100	0	0	0	0	1	+100
Апрель	1	1	0	1	0	-100	0	2	+200
Май	1	0	-100	0	0	0	1	0	-100
Июнь	1	2	-100	0	0	0	1	3	-200
Июль	3	2	-50	2	2	0	4	1	-300
Август	4	1	-300	0	0	0	8	2	-400
Сентябрь	2	0	-200	0	0	0	2	0	-200
Октябрь	1	1	0	0	0	0	1	1	0
Ноябрь	2	0	-200	1	0	-100	3	0	-300
Декабрь	1	3	+200	0	2	+200	1	10	+900
Итого	20	12	=	5	4	-	26	22	-

Таблица № 1.3.2

ДТП за 2021г.

Дата	Краткая фабула ДТП
24.01. 2021 16:10	Съезд с дороги №970000866 На 18 км 960 м а/д «Волга - Марпосад» водитель Иванова Диана Петровна 04.11.1991 г.р. управляя БМВ Х3 с г.р.з. К634РО21 не учла дорожно - метеорологические условия, не справилась с рулевым управлением, совершила съезд в левый кювет по ходу движения с последующим опрокидыванием. В результате ДТП пассажир Лукина Э. П. получила телесные повреждения, Миронова В. П. скончалась в автомашине скорой медицинской помощи. Было 1-1-1 стало 1-0-2 после вскрытия.
	Наезд на пешехода №970003068 26.03.2021г. в 10:08 в ДЧ ОМВД России по Мариинско - Посадскому району

Дата	Краткая фабула ДТП
26.03. 2021 07:50	поступило телефонное сообщение от медицинской сестры МБУЗ «Мариинско - Посадская ЦРБ им Н.А. Геркена» о том, что к ним обратился за медицинской помощью Петров Юрий Петрович 06.06.1938 г.р., телесные повреждения получил в результате наезда автомашины. В ходе проверки установлено, что 26.03.2021 г. в 07:50 возле д.57 по ул.Николаева в г.Мариинский Посад (территория больницы) водитель Григорьев Дмитрий Витальевич, управляя ВАЗ-21124 с г.р.з. К918СТ21 при движении задним ходом на территории, предназначенной для стоянки автомашин МБУЗ «Мариинско - Посадская ЦРБ им Н.А. Геркена», совершил наезд на пешехода Петрова Юрия Петровича. В результате ДТП пешеход Петров Ю.П. получил телесные повреждения в виде ушиба правой голени, после назначения лечения отпущен домой.
05.04. 2021 7:25 Н/С 12.8.ч.1	Столкновение №970003405 На 1 км 770м а/д «Атлашево – Волга - Марпосад» водитель Алексеев Э.В., управляя ФОЛЬКСВАГЕН ПОЛО с г.р.з. E187РА21 выехал на полосу дороги для встречного движения и совершил столкновение с Лада Приора с г.р.з. C735AE12 под управлением Андреева А.В.
10.06. 2021 08:20	Наезд на пешехода №970005169 В ходе рассмотрения поступившего телефонного сообщения по факту обращения за мед.помощью Васильевой Н.В. установлено, что 10.06.2021г. около 08:20 возле д. 15 по ул. Молодежная в д. Эльбарусово Мариинско - Посадского района водитель Васильева О.В., управляя Лада-111940 Калина с г.р.з. В339ОР21 во время движения правым зеркалом заднего вида задела левую руку пешехода Васильевой Надежды Вячеславовны 26.05.1976 г.р. (КУСП-1972). От медицинской помощи на месте ДТП Васильева Н.В. отказалась. В последствии пешеход Васильева Н.В. обратилась за медицинской помощью в МБУЗ Мариинско - Посадская ЦРБ с диагнозом: ушиб левого плеча (КУСП-1977).
14.06. 2021	Столкновение №970005299 На 20км а/д «Волга - Марпосад» водитель Думова В.Н., управляя а/м Лада 219010 Гранта г.р.з. E268НУ/21 при повороте налево не уступила дорогу а/м Лада 219410 Калина г.р.з. E089ХК/21 под управлением Васильева М.О., которая

Дата	Краткая фабула ДТП
19:10	двигалась навстречу в прямом направлении. В результате ДТП водитель Лада 219010 Гранта с г.р.з. E268HY/21 Думова В.Н и пассажирка Лада 219410 Калина с г.р.з. E089XK/21 Васильева Н.И. получили телесные повреждения.
05.07. 2021 18:15 Н/С	Съезд с дороги №970005954 На 14 км 727 м а/д «Волга – Марпосад - Октябрьское - Козловка» водитель Сергеев Михаил Иванович 20.11.1968 г.р., управляя Хендай Солярис с г.р.з. E018CM21 не справился с рулевым управлением, выехал на сторону дороги для встречного движения и совершил съезд с дороги с последующим опрокидыванием. В результате ДТП водитель погиб на месте до приезда сотрудников ГИБДД и скорой помощи. (1-1-0)
30.07. 2021 00:10 Н/С	Опрокидывание №970006670 На 2км а/д «Малое Камаево – Шоршелы - Кочено» водитель Привалов Александр Николаевич 10.06.1997 г.р., управляя мотоциклом Хонда с г.р.з. 1030AB21 не справился с рулевым управлением, выехал на сторону дороги для встречного движения и совершил съезд в кювет с последующим опрокидыванием на обочине. В результате ДТП водитель погиб на месте до приезда сотрудников ГИБДД и скорой помощи. Пассажир в коме доставлен в БСМП. Личность пассажира устанавливается. (1-1-1)
13.08. 2021 12:55	Не уступил дорогу На 18 км 700 метров а/д «Волга - Марпосад» Мариинско - Посадского района водитель автомашины КАМАЗ 55102 P579KK/116 Шуртыгин В.Н. при выезде со второстепенной дороги не уступил дорогу а/м Лада 217030 г.р.з. E275TC/21 под управлением водителя Афанасьева Д.Н., движущейся по главной дороге в результате чего водитель Афанасьев Д.Н., после столкновения выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение со встречным автомобилем КАМАЗ-5320 г.р.з. E121UX/21 под управлением Мишина С.Г.В результате ДТП водитель а/м Лада 217010 г.р.з. E275TC/21 Афанасьев Д.Н. и пассажир а/м Лада 217030 г.р.з. E275TC/21 Кормаков М.Н. получили телесные повреждения.
22.10.	Наезд на пешехода 22.10.2021г. около 17:10 на 31 км а/д Волга - Марпосад Мариинско - Посадского района водитель Лодоркин Алексей Яковлевич 01.06.1971г.р., управляя НИССАН SUNNY с г.р.з. P855BH21 совершил наезд на пешехода Ерикова

Июнь	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Июль	1	0	-100	1	0	-100	0	0	0
Август	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Октябрь	1	1	0	0	0	0	1	1	0
Ноябрь	1	0	-100	1	0	-100	0	0	0
Декабрь	1	1	0	0	0	0	1	1	0
Итого	5	0	0	3	0	0	2	0	-200

Таблица №1.3.4

ДТП, совершенные из-за нарушения ПДД водителями при проезде пешеходных переходов

Месяц	Всего ДТП			Погибло			Ранено		
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%
Январь	0	0		0	0		0	0	
Февраль	0	0		0	0		0	0	
Март	0	0		0	0		0	0	
Апрель	0	0		0	0		0	0	
Май	0	0		0	0		0	0	
Июнь	0	0		0	0		0	0	
Июль	0	0		0	0		0	0	
Август	0	0		0	0		0	0	
Сентябрь	0	0		0	0		0	0	
Октябрь	0	0		0	0		0	0	
Ноябрь	0	0		0	0		0	0	
Декабрь	0	0		0	0		0	0	
Итого	0	0		0	0		0	0	

Таблица № 1.3.5

ДТП, совершенные с участием детей (количество детей)

Месяц	Всего ДТП	Погибло	Ранено	ДТП по вине
-------	-----------	---------	--------	-------------

										детей	
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021
Январь	1	0	-100	0	0		1	0	-100	0	0
Феврал	0	0		0	0		0	0		0	0
Март	0	0		0	0		0	0		0	0
Апрель	0	0		0	0		0	0		0	0
Май	0	0		0	0		0	0		0	0
Июнь	1	0		0	0		1	0		0	0
Июль	1	1		1	0		0	1		0	0
Август	0	0		0	0		0	0		0	0
Сентябр	1	0		0	0		1	0		0	0
Октябрь	1	0		0	0		1	0		1	0
Ноябрь	1	0		0	0		2	0		0	0
Декабрь	0	1		0	0		0	1		0	0
Итого	5	2		1	0		6	2		1	0

Таблица № 1.3.6

ДТП с нетрезвыми водителями

Месяц	Всего ДТП		Погибло		Ранено	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Январь	0	0	0	0	0	0
Февраль	1	0	0	0	2	0
Март	0	0	0	0	0	0
Апрель	0	1	0	0	0	2
Май	0	0	0	0	0	0
Июнь	0	0	0	0	0	0
Июль	1	2	1	2	0	1
Август	0	0	0	0	2	0
Сентябрь	1	0	0	0	1	0
Октябрь	0	0	0	0	0	0
Ноябрь	0	0	0	0	0	0

Месяц	Всего ДТП		Погибло		Ранено	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Декабрь	0	0	0	0	0	0
Итого	12.26-2 12.8-1	12.8-1 Труп-2	1 12.8-1	2	5	3

Таблица № 1.3.7

ДТП с мест совершения которых, водители
скрылись, а также в последствии установлены в течение 1 суток

Месяц	Всего ДТП			Погибло			Ранено			Установлено	
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021
Январь	0	0		0	0		0	0		0	0
Февраль	0	0		0	0		0	0		0	0
Март	0	0		0	0		0	0		0	0
Апрель	0	0		0	0		0	0		0	0
Май	0	0		0	0		0	0		0	0
Июнь	0	0		0	0		0	0		0	0
Июль	0	0		0	0		0	0		0	0

Август	0	0		0	0		0	0		0	0
Сентябрь	1	0		0	0		1	0		1	0
Октябрь	0	0		0	0		0	0		0	0
Ноябрь	0	0		0	0		0	0		0	0
Декабрь	0	0		0	0		0	0		0	0
Итого	1	0		0	0		1	0		1	0

В 2022 году на специализированную стоянку ИП Ермолаев Мариинско – Посадского района за нарушение правил дорожного движения были помещены 32 авто – мото - транспортных средства. По статье 12.8 – 14(2021-4), 12.26 – 7(2021-3), 12.7 – 11(2021-1). Из них 22 направляли на прохождение медицинского освидетельствования, из них 2 не подтвердилось.

Таблица № 1.3.8

ДТП на пассажирском автотранспорте

[illegible]

Февраль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Март	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Апрель	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Май	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Июнь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Июль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Август	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Октябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ноябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Декабрь	0	1	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0
Итого	0/0	1	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0

Таблица № 1.3.9

Дорожно-транспортные происшествия по видам

Вид	2020	2021
столкновение	3-0-11	4-1-6
опрокидывание	2-0-4	1-1-1
наезд на препятствие	1-1-1	
наезд на стоящее ТС		
наезд на велосипедиста	1-0-1	
наезд на пешехода	8-4-5	5-1-4
падение пассажира		
наезд на гужевой транспорт		
Съезд с дороги	3-0-4	1-0-2
иной вид ДТП		
итого	20-5-26	12-4-22

По времени совершения дорожно-транспортного происшествия:

Таблица № 1.3.10

По дням недели

Дни недели	2020 год			2021 год		
	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
Понедельник	2	0	2	4	2	5
Вторник	3	1	4	1	0	1
Среда	3	1	2	1	0	1
Четверг	1	0	2	1	0	1
Пятница	2	0	3	4	2	12
Суббота	3	2	2			
Воскресенье	6	1	11	1	0	2
Итого	20	5	26	12	4	22

Таблица № 1.3.11

По времени суток

ВРЕМЯ	2020 год			2021 год		
	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
с 00 час. по 03 час.	2	1	2	1	1	0
с 03 час. по 06 час.						
с 06 час. по 09 час.	1	0	1	4	1	4
с 09 час. по 12 час.	2	0	3	1	1	10
с 12 час. по 15 час.	7	1	9	2	1	3
с 15 час. по 18 час.	1	0	3	3	0	2
с 18 час. по 21 час.	3	0	3	1	0	2
с 21 час. по 24 час.	4	3	5			
Итого	20	5	26	12	4	22

Исходя из вышеперечисленных таблиц(1.1.3.2.1-1.1.3.2.11), в которых отражена информация о времени, видах, обстоятельствах совершенных ДТП, можно сделать выводы о том, что рост происшествий в большинстве показателей снизился, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, это говорит о грамотной работе сотрудников ИДПС, но по показателям дорожно - транспортных происшествий совершенных в состоянии алкогольного опьянения присутствует рост. Это возникает в связи с тем, что граждан, привлекавшихся ранее по ст. 12.8 КоАП РФ, не ставят на учет в «Наркологический диспансер», а административные штрафы в размере 30000 рублей, назначенные им по решению суда, которые в настоящее время можно выплатить в рассрочку по заявлению нарушителя в Федеральной службе судебных приставов, по месту регистрации правонарушителя, не на всех влияют должным образом. Необходимо даже при первичном случае нарушения законодательства, по данной статье при выявлении и освидетельствовании, я считаю необходимо автоматически, по решению суда, не только лишать права управления на определенный срок, но и ставить на учет в «Наркологию», тогда в данном случае, я уверена, количество водителей, управляющих ТС в состоянии алкогольного опьянения значительно снизится.

При пресечении административных правонарушений по статье 12.8 КоАП

РФ, существует огромная необходимость усиливать экипаж ГАИ дополнительными нарядами в выходные, а так же в праздничные дни. Основные акценты по пресечению правонарушений в области безопасности дорожного движения необходимо делать на ранее привлекавшихся лиц по данному правонарушению. В настоящее время это будет сделать намного проще, в связи с тем, что не так давно была введена в эксплуатацию новая система «Паутина». Эта система позволяет выявить правонарушения дистанционно, она может отследить государственные регистрационные номера транспортного средства, не только движущегося в потоке, а так же и припаркованного автомобиля во дворе, если он был зафиксирован камерой (например он нарушил правила парковки). Паутина может выявить транспортное средство, при его передвижении, водитель которого установил государственный регистрационный знак не вышедший в оборот (управление ТС с подложными номерами ст. 12.2.ч.2 КоАП РФ), инспектору на взгляд тяжело, а порой невозможно определить подлинность номеров в потоке, по причине того, что он может и не знать все действующие в обороте государственные регистрационные знаки (г.р.з.).

Если раньше система фото – видео - фиксации нарушения ПДД транспортным средством, могла выявить и зафиксировать административное правонарушение и на выходе мы имели лишь фото, транспортного средства в момент совершения ПДД и она носила точечный характер, мы могли увидеть лишь фото в момент совершения правонарушения, марку автомобиля, г.р.з, место и время совершения ПДД, а с данной системой ПАУТИНА мы можем проверить по базе интересующий нас номер государственного регистрационного знака, без направления запросов в другие территориальные органы, например если он был угнан, или ТС является двойником, то в данном случае нам будет доступна вся информация о пути его передвижения и намного легче пресечь данное правонарушение. Система Паутина сверяет все номера г.р.з. в потоке, а так же камер установленных в проблемных участках дорог с базой, в которую передаются сведения о совершенных правонарушениях, таким образом она может выявить транспортное средство, водитель которого ранее был привлечен к

административной ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ, срок которого еще не вышел, система передает информацию о месте передвижения ТС в ДЧ, а так же постам ГИБДД, те в свою очередь выдвигаются в указанное место и пресекают административное правонарушение.

Если же административное правонарушение, было нарушено и зафиксированного с применением средств фото - видео фиксации, то копии постановления, а так же материалов, направляются лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, в течении трех дней со дня вынесения указанного постановления.

§ 4. Административная деятельность отделения государственной инспекции безопасности дорожного движения Мариинско – Посадского района

На территории Мариинско - Посадского района население составляет 23 тыс. 552 человека.

Протяженность автодорог – 592,9 км, из них, республиканских – 53,9 км, районных – 214 км дороги поселения и города -325 км.

На учете ГИБДД состоят всего 7195 АМТС, грузовых – 803, автобусов – 119, мотоциклов -162, прицепов и полуприцепов - 243 из них принадлежащих юридическим лицам – 206.

За 2021 года личным составом ОГИБДД ОМВД было осуществлено 42/7 (АППГ – 38/5) доставлений в дежурную часть ОМВД России по Мариинско - Посадскому району, из которых 2/2 (АППГ – 2/2) доставлений было осуществлено по подозрению в совершении преступлений и 24/4 (АППГ – 27/4) доставлений за нарушение общественного порядка, в 2022 году с января – март 16/5 доставлений и 1(0) возбужденное уголовное дело.

	2020 г.	2021 г.
Выявлено правонарушений всего:	2470	2575
в том числе: ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ (задержано водителей за управление в нетрезвом состоянии)	73 ст.264.1-3	56 ст.264.1-4
ст. 12.18 КоАП РФ (невыполнение требования ПДД уступить дорогу)	22	37
ст. 12.29 КоАП РФ и ст. 12.30 КоАП РФ (пешеход)	96	122
ст. 12.6 КоАП РФ (ремень безопасности)	307	433
ст. 12.15 ч. 1 КоАП РФ (нарушение правил расположения Т/С на проезжей части)	47	50
ст. 12.15 ч. 4 КоАП РФ (выезд на полосу встречного движения)	59	48
ст. 12.23 КоАП РФ (нарушение правил перевозки людей)	25	21
ст. 12.24 КоАП РФ (нарушение ПДД, повлекшее причинению легкого или средней степени тяжести вреда здоровью)	20	9
ст. 20.25 КоАП РФ (неуплата адм. штрафа)	148	200
ст. 12.31 КоАП РФ/12.32/19.5 (должностные лица)	3/0/0	1/0/0
ст. 12.33 КоАП РФ/12.34/19.5 (юридические лица)	1/5/2	0/2/2
Прекращено административных материалов	4	2
Всего наложено штрафов на сумму	4 382 700	4 263 400
Взыскано	3 292 670	2 755 254
% взыскаемость	75,13	64,63

ПЕРИОД	2020	2021
Всего АТП и АТХ	36	36
Проведено плановых проверок АТП	0	0
выдано предписаний	9	21
проведены контрольные выпуски ТС	0	0
при этом проверено ТС	12	0
проведено контрольных проверок	0	0
проверено школьных автобусов	64	24
привлечено должностных и юридических лиц	0	0
по ст. 12.32 КоАП РФ	0	0
по ст. 12.31;12.31.1	4	0
по ст. 19.22	0	0
по ст. 19.5	1	0
по ст. 8.22	0	0

Таблица №1.4.3

Участие личного состава в раскрытии и пресечение административных правонарушений

ФИО ИДПС	Фабула задержания	Принятое решение
ИДПС Игнатъев С.И.	В ходе рассмотрения материала проверки установлено, что около 10.10 час. 29.12.2020 г. в г.Мариинский Посад Козлов Эдуард Юрьевич, 30.11.2000 г.р., Батыревский р-н, Д. Булаково, ул. Канашская, д.7, находясь возле д.89б по ул.Николаева, управляя а/м "ВАЗ 21124", г.р.з. е854та/21, предоставил поддельное водительское удостоверение категории "В, В1, М" 9917 №901446 от 20.08.2020 г.	ВУД № 121019700100 00009 по ч.2 ст.327 УК РФ от 28.01.2021 г.
ИДПС Меркурьев А.В.	В ходе рассмотрения материала проверки установлено, что около 05.10 час. 09.05.2021 г. в Д.Вурман Кошки, возле д.4 по ул.Ольховая, Шорников Сергей Витальевич, 14.09.1991 г.р., прож.	ВУД № 121019700100 00052 по ч.1 ст.264 УК РФ

	ул.Ольховая, д.4, ранее судимый по ст.264.1 ук рф в 2018 г., управлял а/м "Шевроле Круз" с г.р.з. к037нс/21, в состоянии алкогольного опьянения, будучи лишенным права управления т/с.	от 12.05.2021 г.
ИДПС Игнатьев С.И.	В 17.30 час. 15.05.2021 г. поступило сообщение от сотрудника ДПС Игнатьева С.И. о том, что около 17.28 час. 15.05.2021 г. в г.Мариинский Посад, Юрнов Николай Васильевич, 27.03.1954 г.р., проживает ул.Николаева, д.81, находясь возле д.81 по ул.Николаева, в ходе составления адм. материала за управление Юрновым Н.В. ТС в состоянии опьянения, оставил в патрульной автомашине деньги в сумме 1 250 руб.	ВУД № решается по ч. УК РФ от 15.05.2021 г.
ИДПС Игнатьев С.И.	13.06.2021 г. инспектором ДПС ОГИБДД ОМВД России по Мариинско - Посадскому району Игнатьевым С.И. в отношении Сафонова Александра Сергеевича 17.01.1986 г.р. жителя г.Мариинский Посад ул. Первая Луговая д.5 составлен административный материал по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ за управление возле дома № 72 по ул. Николаева г. Мариинский Посад в состоянии алкогольного опьянения автомашиной Мазда Демио г.р.з. А662ХВ\197, В действиях Сафонова А.С. усматриваются признаки преступления, предусмотренные статьей 264.1 УК РФ. доставлен для дальнейшего разбирательства.	ВУД № решается по ч. УК РФ
ИДПС Игнатьев С.И.	9.06.2021 г. инспектор ДПС ОГИБДД ОМВД России по Мариинско - Посадскому району А.В. Красновым в отношении Давыдова Юрия Вячеславовича 16.10.1983 г.р., жителя г. Новочебоксарск, ул. Первомайская, 27-135 составлен административный материал по ч.1 ст.12.26 КоАП РФ за отказ от прохождении освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, при управлении Лада Веста с г.р.з. Е232УО21 возле дачного участка 240	ВУД № решается по ч. УК РФ

	садоводческого товарищества «Вороново» с признаками алкогольного опьянения. В действиях Давыдова Ю.В. усматриваются признаки преступления, предусмотренные статьей 264.1 УК РФ.	
ИДПС Игнатьев С.И.	В ходе рассмотрения материала проверки установлено, что около 17.28 час. 15.05.2021 г. Юрнов Николай Васильевич, 27.03.1954 г.р., проживающий. ул.Николаева, д.81, находясь возле д.81 по ул.Николаева, в ходе составления адм. материала за управление Юрновым Н.В. т/с в состоянии опьянения, оставил в патрульной автомашине деньги в сумме 1 250 руб.	КУСП 1546 ВУД № 121029700077 000032 по ч.1 ст.291.2 УК РФ от 04.07.2021 г.
ИДПС Игнатьев С.И.	В ходе рассмотрения материала проверки установлено, что около 18.20 час. 06.07.2021 г. в д. Сутчево Волков Алексей Николаевич, 31.07.1981 г.р., проживающий, д. Аксарино, ул. Аксаринская, д.2, привлеченный к адм. ответственности по ч.1 ст.12.26 КоАП РФ в 2018 г., будучи лишенным права управления ТС находясь возле д.2 по ул.Садовая, в состоянии алкогольного опьянения, управлял а/м "Форд Фокус", г.р.з. к316ом/21. мера принуждения: обязательство о явке.	КУСП 2476 ВУД № 121019700100 00091 по ст.264.1 УК РФ от 11.07.2021 г.
ИДПС Игнатьев С.И.	В ходе рассмотрения материала проверки установлено, что 09.08.2021 г. Антипов Евгений Николаевич, 04.09.1973 г.р., проживающий. г. Мариинский Посад, ул. Курчатова, д.7"б", кв.40, будучи привлеченный к адм. ответственности по ст.12.8 КоАП РФ от 21.04.2021 г. повторно управлял в состоянии алкогольного опьянения а/м марки "Форд Транзит" с г.р.з. к794нр/21, и двигаясь по ул.Курчатова совершил столкновение с а/м марки "лада приора".	КУСП 2980 ВУД №121019 70010000105 по т.264.1 УК РФ от 15.08.2021 г.
ИДПС	В ходе рассмотрения материала проверки	ВУД №

Меркурьев А.В.	установлено, что около 15.50 час. 01.08.2021 г. в д. Дубовка, Захаров Вячеслав Владимирович, 25.02.1987 г.р., проживающий по адресу: ул. Майская, д.2, привлеченный к административной ответственности по ч.1 ст.12.8 КоАП РФ в 2014 г., будучи лишенным права управления ТС, находясь возле д.40 по ул. Московская в состоянии алкогольного опьянения, управлял мотоциклом "Урал".	121019700100 00106 по ст.264.1 УК РФ от 22.08.2021 г.
ИДПС Игнатьев С.И.	Около 14 час.40 мин. на 24 км. Волга – Марпосад – Октябрьское – Козловка была замечена автомашина Шкода Фелиция г.р.з.К447ОУ21, которая выезжала из д. Тузи Мариинско – Посадского района, водитель Тихонов Виктор Витальевич 02.05.1976 г.р., проживающий Мариинско – Посадский район, д. Щамалы, ул. Волгина, д.15 при видя патрульной автомашины не рассчитав угол поворота въехал в сугроб.	
ИДПС Игнатьев С.И.	14.03. около д.3 по ул.Советская г. Мариинский – Посад, была остановлена автомашина Хундай Солярис г.р.з. М526МН21 под управлением Остязк Тарас Викторович 13.02.1990 г.р., проживающий г. Мариинский – Посад, ул Заречная, д.39. В ходе проверки документов были обнаружены субъективные признаки опьянения, однако после проверки на алкотекторе Юпитер№ 010247, состояние алкогольного опьянения установлено не было. После чего по подозрению данного водителя на наличие наркотического опьянения был направлен на прохождение медицинского освидетельствование в Республиканский наркологический диспансер в г. Новочебоксарск. По результатам проверки, были выявлены признаки клинического опьянения.	
ИДПС	Около 16 час.55 мин. возле дома 62 по ул. Ленинская	

Меркурьев А.В.	г. Мариинский – Посад была остановлена автомашина Ниссан Патрол г.р.з. Е474МЕ21, под управлением Павлова Андрея Валериевича 21.12.1973 г.р., проживающего г. Мариинский – Посад, ул. Набережная д.8, у которого присутствовали субъективные признаки опьянения, после проверки на алкотекторе Юпитер№ 010247, состояние алкогольного опьянения установлено не было. После чего по подозрению на наличие наркотического опьянения Павлову А.В. было предложено прохождение медицинского освидетельствование в Республиканском наркологическом диспансере в г. Новочебоксарск, он не согласился, т.е. отказался проходить медицинское освидетельствование на состояние медицинского опьянения.	
----------------	---	--

ГЛАВА 2. АДМИНИСТРАТИВНО ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСЕЧЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Профилактика правонарушений в сфере безопасности дорожного движения

Субъектом профилактики (как и выявления, пресечения) правонарушений в области дорожного движения является Министерство Внутренних Дел России. Если же взять узкую направленность в работе полиции эту функцию осуществляет подразделение Госавтоинспекции. При изучении, анализе основных документов, регламентирующих деятельность МВД России, мне позволило сделать выводы о том, что к компетенции МВД России в настоящее время отнесена «разработка и принятие в пределах своей компетенции мер по предупреждению преступлений и административных правонарушений, по выявлению и устранению причин и условий, способствующих их совершению» (подп. 12 п. 12 Положения о МВД России). В Федеральном законе «О полиции» предупреждение административных правонарушений и обеспечение безопасности дорожного движения (ст. 2) отнесено к основным направлениям деятельности полиции. К основным же обязанностям полиции можно отнести «выявление причин административных правонарушений и условий, которые способствуют их совершению, а так же принятие в пределах своих полномочий мер по их устранению» (п. 4 ч. 1 ст. 12 Федерального закона «О полиции»).

В Положении о Госавтоинспекции говорится, о «выявлении причин и условий, способствующих совершению дорожно - происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению» (подп. «т» п. 11). В Административном регламенте исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденном приказом МВД России от 23

августа 2017 г. № 664, профилактическая деятельность сформулирована в следующем виде: «...выявлять причины административных правонарушений на транспорте и в области дорожного движения, а также условия, способствующие их совершению, принимать в пределах своих полномочий меры по их устранению» (п. 7.5).

При вышеизложенном, можно сделать вывод, о том что определение профилактики правонарушений в области дорожного движения в нормативных правовых актах не закреплено и это конечно же является одной из причин того, что компетенция по профилактике правонарушений в области дорожного движения, изложенная в ст. 8 Закона об основах профилактики, МВД России (Госавтоинспекцией) реализуется не в полном объеме.

Профилактика правонарушений в области дорожного движения включает в себя целый комплекс мер: (правовой, организационный, тактический, пропагандистский, технический и др.).

Нормативные правовые основы профилактики административных правонарушений в области безопасности дорожного движения обозначены выше. Дело в том, что речь идет о таких правовых актах, к которым предъявляются определенные требования к их содержанию:

- 1) например: правовой акт не должен противоречить Конституции РФ, федеральным законам, постановлениям Правительства РФ и нормативным указам Президента РФ;
- 2) правовой акт ни в коем случае не должен ограничивать и тем более нарушать права и законные интересы граждан;
- 3) правовой акт обязательно должен быть издан полномочным органом в пределах его компетенции на основе и конечно же во исполнение закона.

Все те требования объединяются содержанием правового акта единым требованием законности. Требованием к содержанию правового акта является его целесообразность. Она предполагает научную обоснованность, соответствует реальной обстановке (конкретность), своевременность принятия, актуальность, а так же преемственность и др.

Организационно – технические, тактические меры профилактики (предупреждения) включают в себя:

- 1) Вынесение предостережений, предписаний, внесение представлений;
- 2) Несение дорожно - патрульной службы;
- 3) Ведение массово - разъяснительной работы, инженерно-технические меры и меры информационного обеспечения;

В правовую основу пропагандистской работы в области безопасности дорожного движения заложили в подпункте «р» п. 11 Положения о Госавтоинспекции, где в качестве ее обязанности предусмотрено «разъяснение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения».

Одним из основных ведомственных нормативных правовых актов, который регламентирует направление в области профилактической работы Госавтоинспекции, является приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» (далее – Наставление по пропаганде). Этот документ определяет порядок организации деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, основные направления деятельности по пропаганде, формы и методы ее осуществления, а также цели и задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально - профилактической и воспитательно - пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения, предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

Основными задачами Госавтоинспекции по пропаганде являются:

- 1) информирование населения о состоянии безопасности дорожного

движения;

2) формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;

3) воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения (п. 4 Наставления по пропаганде).

Решение этих задач достигается путем реализации следующих направлений (функций) пропаганды:

1) разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения с целью предупреждения ДТП и правонарушений, воспитание дисциплинированности граждан, ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения;

2) информирование участников дорожного движения о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе о ДТП и причинах их возникновения, дорожных заторах, а также об иных актуальных вопросах обеспечения безопасности дорожного движения;

3) проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий (п. 10 Наставления по пропаганде).

Массово разъяснительная мера.

К ней относится проведение широкомасштабных профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, например: - «Внимание: дети!», - «Внимание: пешеход!», - «Вежливый водитель», - «Зебра» и т. п. Так же для получения результатов, привлекаются информационные и рекламные агентства, в средствах массовой информации в которых размещаются материалы по вопросам безопасности дорожного движения и т. п.

Сотрудниками ГИБДД ОМВД России по Мариинско - Посадскому району (как и в других субъектах РФ) периодически проводится определенная профилактическая работа среди трудовых коллективов, граждан, в средних и дошкольных общеобразовательных учреждениях методов агитации и пропаганды. За 2021г. проведено 8 инициативных профилактических мероприятия:

- «Должник»;
- «Выезд на полосу встречного движения»;
- «Нетрезвый водитель»;
- «Должник»;
- «Мототранспорт»;
- «Незаконное переоборудование».

Параллельно необходимо осуществлять деятельность, которая была бы направлена на формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения на дороге; повышать совершенствование системы подготовки водителей ТС; создавать тематические телепередачи по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения разных возрастных категорий; создание видео и телевизионной пропагандистской продукции, организацию в публикации наружной социальной рекламы, размещение материалов в СМИ, общественном транспорте, кинотеатрах и т. п.

В Мариинско – Посадском районе в данном направлении была подготовлена и осуществлена работа (по выходу материалов в СМИ по безопасности дорожного движения) за 2021 год:

- В печати – 12 (1) в 2021, в первом полугодии 2022 года -1;
- В информационных агентствах и Интернет изданиях – 27 (3) в 2021 году, в первом полугодии за 2022 году - 9(3);

Мероприятия со СМИ:

- Выступлений руководителей ГИБДД – 2 (1) за 2021, в 2022-1;
- Проведено совместных акций, рейдов, конкурсов и т.д. – 0 (0);

Проведено занятий, бесед, инструктажей по БДД:

- В дошкольных образовательных учреждениях – 22 (6) в 2021 году, 3(1)– за 2022 год;

- В учреждениях общего и дополнительного образования – 25 (6) в 2021 году, за 2022 год - 15(3);

- С водителями, должностными лицами автотранспортных предприятий и организаций – 2 (0);

Организовано и проведено пропагандистских мероприятий:

- По профилактике ДТП и снижению тяжести их последствий – 4 (1) в 2021 году, 2(2) - 2022год;

- По профилактике детского дорожно-транспортного травматизма – 8 (3) в 2021 году, 4(2) – в 2022 году.

Проведено инспектирований образовательных учреждений.

- По созданию дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей – 0 (0);

- По организации обучения детей и подростков навыкам безопасного поведения на дороге – 6 (6);

Количество:

Авто городков – 1;

Детских площадок по БДД – 0;

Кабинетов по БДД – 0; Уголков по БДД – 13;

Отрядов ЮИД – 13; В них детей – 160;

Информационных стендов в подразделениях ГИБДД – 3;

Инженерно-технические меры.

К данным мерам профилактики правонарушений в области дорожного движения относятся:

- 1) обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями;

- 2) использование средств фото – видео - фиксации нарушений ПДД,

работающих в автоматическом режиме;

3) использование передвижных лабораторий для надзора за эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети и др;

4) надзор за соблюдением нормативов, устанавливающих требования безопасности к конструкции, техническому состоянию и переоборудованию ТС.

Подводя итоги мер профилактики правонарушений в области дорожного движения (правовых, организационных, тактических, пропагандистских, технических и др.), которые дают нам общее представление о сложности и многогранности исследуемого явления, в рамках самостоятельного исследования возможно рассмотреть более тщательнее о профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения. Существует необходимость предусмотреть в КоАП РФ ответственность за неоднократное нарушение ПДД; следует разработать и внедрить комплексную систему по выявлению водителей, которые неоднократно нарушают ПДД. По моему мнению, в настоящее время в РФ сложилась такая ситуация, при которой разработка и внедрение эффективного комплекса профилактических мер, направленных на повышение дисциплины водителей, позволит наладить дисциплину со стороны большинства участников движения. Исходя из повышения эффективности профилактики правонарушений в области безопасности дорожного движения, можно сделать следующие выводы, о том что причинами ДТП являются нарушения ПДД, для того чтобы избежать последствий, необходимо обеспечить следующие условия:

1) необходимо ежедневно и в полном объеме использовать средства общей и индивидуальной профилактики;

2) следует постоянно обеспечивать принцип неизбежности(неминуемости) наказания;

3) требуется приемлемый механизм реализации административной ответственности за нарушение ПДД;

4) необходимо со школьной скамьи ввести правовое просвещение и информирование в области безопасности дорожного движения, а так же оно должно должно осуществляться на постоянной основе;

5) профилактика правонарушений в области дорожного движения должна проводиться всеми институтами гражданского общества.

§ 2. Предупреждение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения

Предупреждение, которое выносится в процессе федерального надзора в области безопасности дорожного движения, следует обратить особое внимание на «предостережение о недопустимости нарушения обязательных требований» (ч. 4 – 7 ст. 82 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»), применяемое при наличии ряда условий:

а) орган федерального надзора обладает сведениями о готовящихся правонарушениях или о признаках таких нарушений обязательных требований, которые были получены в процессе осуществления мероприятий по контролю (без взаимодействия с объектом надзора) либо если они содержатся в поступивших обращениях и заявлениях, информации от органов государственной власти, органов местного самоуправления, из средств массовой информации в случаях, если нет данные о том, что в результате нарушений обязательных требований причинило вред жизни, здоровью граждан, безопасности государства, а также данные нарушения привели к возникновению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера либо создало непосредственную угрозу указанных последствий;

б) юридическое лицо или индивидуальный предприниматель ранее не привлекались к ответственности за нарушение соответствующих требований.

При наличии данных условий орган федерального надзора может объявить юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю предостережение о запрете нарушения обязательных требований и обязать его принять меры по обеспечению соблюдения обязательных требований, а так же уведомить в

установленный законом срок орган надзора.

Одну из важных ролей в предупреждении и пресечении нарушений обязательных требований в области безопасности дорожного движения юридическими и должностными лицами, индивидуальными предпринимателями обладает 1 из мер административного принуждения, такая как предписание. Оно выдается в ходе осуществления федерального надзора в «если будет выявлено в процессе проведения проверки нарушений юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем обязательных требований» (ст. 17 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»), субъектом, который осуществляет выдачу, является главный государственный инспектор безопасности дорожного движения подразделения Госавтоинспекции.

Необходимо подчеркнуть, о том что предписание выдается только лишь по результатам проверки, на это детально акцентировал внимание Верховный Суд РФ. Предписание содержит в себе требование об устранении выявленных нарушений с указанием сроков их устранения и (или) о проведении мероприятий по предотвращению причинения вреда жизни, здоровью людей, а также других мероприятий, предусмотренных федеральными законами (ст. 17 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»). В случае, если предписание не было исполнено в установленный законом срок, наступает ответственность по ч. 27 и 28 ст. 19.5 КоАП РФ.

Так же одной из основных мер эффективности предупреждения административных правонарушений в области безопасности дорожного движения является такая мера как несение дорожно - патрульной службы. При непосредственном наблюдении, в ходе несения службы инспекторами ГИБДД, за процессом дорожного движения и за исполнением гражданами правил дорожного движения, являются сдерживающим фактором для числа граждан, которые склонны к различного рода нарушениям. Предостережение от нарушений ПДД

будет достигаться более результативно в первую очередь за счет продолжительного и повсеместного (за счет постоянных перемещений) нахождения сотрудников ДПС на виду у всех участников дорожного движения. Еще для «эффекта присутствия» используются такие меры как установка макетов постов ДПС, автомобилей, которые окрашены в соответствии с цветно-графическими схемами, предусмотренными для автомобилей Госавтоинспекции. Профилактическая работа может быть осуществлена не только путем подачи специальных жестов, но и при помощи сигналов, устных обращений к участникам дорожного движения (посредством сигнально - громкоговорящей установки, в случае, если инспектор в ходе несения службы намерен обратиться к лицам, намеревающимся перейти улицу в опасном месте, и т. п). Важное значение имеет и оперативное реагирование на правонарушения водителей, а именно: это установление подлинности и соответствия документов, предъявляемых ими; проверка исправности ТС, так как она влияет на безопасность дорожного движения. В ходе надзора сотрудниками ДПС особое внимание должно уделяться конечно же это выявлению опасных для данного участка нарушений ПДД. Выполнение задач строится на основании планов основных мероприятий МВД по Чувашской Республике и УГИБДД МВД по Чувашской Республике. Планирование ведется в строгом соответствии с требованиями приказа МВД России № 890 от 18 октября 2005 г.

Основная работа по осуществлению надзора, за дорожным движением, лежит на ГИБДД МВД России. Это подразделение осуществляет работу:

- по наблюдению поведения участников дорожного движения на объектах дорожно – транспортной инфраструктуры требованиями правил дорожного движения;
- принимают меры по предупреждению, выявлению и пресечению правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Основной мерой предупреждения является внесение представлений. Существует несколько видов таких представлений. Так, представления могут вноситься в порядке п. 12 ст. 13 Федерального закона «О полиции», где

предусмотрено, что полиция вправе вносить в соответствии с федеральным законом руководителям и должностным лицам организаций обязательные для исполнения представления об устранении причин и условий, способствующих реализации угроз безопасности граждан и общественной безопасности, административных правонарушений. Другой вид представления – это представление, внесение которого отнесено к компетенции главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации. В соответствии с подпунктом «д» п. 6.1 Положения о Госавтоинспекции названное должностное лицо вправе «вносить в соответствии с законодательством Российской Федерации в федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления муниципальных образований и организации предписания (постановления, представления, решения) об устранении нарушений законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения».

Кроме того, представление может вноситься в порядке ч. 1 ст. 29.13 КоАП РФ при рассмотрении дела об административном правонарушении в случае «установления причин административного правонарушения и условий, способствовавших его совершению». За невыполнение такого представления установлена административная ответственность (ст. 19.6 КоАП РФ). В законодательстве и подзаконных актах практически приравнивают предписания и представления (например, ст. 19.5 КоАП РФ; подп. «д» п. 6.1 Положения о Госавтоинспекции), что существенно затрудняет применение этих профилактических мер на практике.

Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения, направленное на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, работает при помощи пропагандистских и разъяснительных мер.

§ 3. Проблемы и направления правового регулирования деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения

Принципом обеспечения безопасности дорожного движения является в необходимости наглядного ознакомления граждан, с тем уровнем, который был достигнут, в ходе развития(совершенствования) гражданского общества и демократических институтов, которые в свою очередь непосредственно занимают одну из самых первых(необходимых) мест в регулировании общественных отношений в области безопасности дорожного движения, а так же обеспечивая правомерное поведение их участников. В связи с тем, что периодически возникают новые вызовы и угрозы в области обеспечения безопасности дорожного движения и при усилении действий уже существующих нормативно – правовых регулирований может несколько запаздывать с выработкой административно - правовых средств, для их нейтрализации и противодействия. Для того чтобы выявить вызовы и угрозы, следует систематически принимать меры по предупреждению их отрицательного влияния с помощью имеющихся правовых инструментов, которые закреплены в законодательстве. В данном случае регулирующая роль принципов обеспечения безопасности дорожного движения будет возрастать.

Благодаря этому, можно сформулировать методологические принципы, на которых основываются формирования соответствующих нормативно - правовых основ и корректировка системы управления в области безопасности дорожного движения:

- а) принцип основывается на первичности учета интересов участников дорожного движения, в ходе обеспечения его безопасности;
- б) принцип заключается в обязательности использования при нормативно - правовом регулировании обеспечения безопасности дорожного движения единых категорий и понятий;
- в) принцип преемственности, этапности в создании, корректировках и

модернизации административно - правовых институтов обеспечения безопасности дорожного движения;

г) принцип в исключении правовых неточностей и пробелов;

д) принцип экономичности нормативно - правового регулирования.

Приведенный перечень принципов формирования нормативно - правовых основ, а так же организации управления в системе обеспечения безопасности дорожного движения по мере появления новых знаний, а так же при накоплении нового опыта применения в решении общих и частных задач может быть расширен.

Органы внутренних дел систематически осуществляют плановую профилактическую работу среди различных трудовых коллективов, граждан, в средних и дошкольных общеобразовательных учреждениях в области обеспечения безопасности дорожного движения. Среди мероприятий профилактической направленности можно назвать следующие: «Должник», «Выезд на полосу встречного движения», «Нетрезвый водитель», «Мототранспорт», «Незаконное переоборудование».

Пропаганда и агитация промерного поведения участников дорожного движения также осуществляется посредством подготовки и публикации материалов в средствах массовой информации (в печатных изданиях, посредством информационных агентств и интернет - изданий, путем проведения совместных акций, рейдов и конкурсов). Активная работа проводится в образовательных учреждениях дошкольного, общего и дополнительного образования. Повышению результативности профилактических мероприятий будет также способствовать проведение пропагандистских мероприятий с водителями, должностными лицами автотранспортных предприятий и организаций, на которых необходимо разъяснять причины и условия, возникновения дорожно-транспортных происшествий, необходимо довести сведения о дорожных условиях, которые могли бы обеспечить безопасность всех участников дорожного движения.

В настоящее время в законодательстве об административной ответственности в области дорожного движения присутствуют административно-правовые составы, которые прямо не влияют на обеспечение безопасности

дорожного движения, но все же являются одной из основных причин роста административной деликатности; необходимо ужесточить репрессивные санкции, ведь они становятся основным способом решения проблемы обеспечения БДД, при том, что размеры наказаний не обоснованы никакими научными исследованиями.

В наше время существует актуальный вопрос по оптимизации применения финансово - правовых механизмов в обеспечении безопасности дорожного движения для построения обоснованной и сбалансированной системы управления в этой области. Финансовые механизмы административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения представляют собой действия административно-правовых рычагов, выражающиеся в организации, планировании и сборе финансовых средств в области дорожного движения. Финансовый механизм в административно-правовом обеспечении безопасности дорожного движения – это совокупность форм, методов, инструментов, рычагов формирования и использования фондов финансовых ресурсов в области обеспечения БДД.

В данное время непродуктивна и преждевременна коренная перестройка нормативной правовой базы сложного процесса формирования государственной системы управления деятельностью по обеспечению безопасности движения. Ведь безопасность дорожного движения зависит не только от подготовки новых законов, а в большей степени от действий или бездействия правоприменителя. Систематическое неисполнение законов, безответственность, бездействие должностных лиц, неприменение санкций влечет незащищенность интересов государства, общества и личности в этой области. Сегодня наиболее оптимальным является внесение в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» первоочередных изменений и дополнений, связанных с ситуацией в этой сфере деятельности (четкое установление полномочий и ответственности Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения, уточнение терминологического аппарата, устранение внутренних противоречий Федерального закона «О безопасности дорожного движения»).

Практика внесения изменений в ПДД и КоАП РФ в последние годы носит ярко выраженный обвинительный уклон, направленный на ужесточение ответственности только водителей, в то время как государственные органы власти и управления, отвечающие за организацию движения в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», никакой ответственности не несут, то есть, сегодняшняя правоприменительная практика, включая судебные решения, по причине нечеткости формулировок ПДД дают серьезные льготы(предпочтения) контролирующим инстанциям, которые продолжают корректировать ПДД для более удобного ведомственного исполнения. Кроме того, следует изменить негативную тенденцию, когда санкции в отношении одного участника дорожного движения (например: водителя) усиливаются более серьезнее, чем в отношении других участников дорожного движения (например: пассажиров или пешеходов). Низкие санкции и недостаточный надзор за поведением пешеходов и пассажиров не дают должного профилактического эффекта, не отвечают требованиям обеспечения безопасности дорожного движения. В связи с этим необходим комплексный и системный подход к формированию и реализации карательной политики в отношении указанных категорий участников дорожного движения.

Изучение влияния правоприменительной практики на предупреждение нарушений ПДД и снижение уровня дорожно - транспортного травматизма свидетельствует о том, что наряду с известными профилактическими мерами целесообразно внедрять в практику иные меры, такие как амнистия и установление ответственности за многократное нарушение ПДД(к примеру пять и более раз в текущем месяце, в отношении лица, являющегося виновным в совершении ПДД)и др.

Применение мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения почти всегда связано с ограничением прав его участников, в первую очередь водителей ТС, что говорит о ряде проблем нормативно - правового и организационного характера, которые снижают эффективность деятельности Госавтоинспекции, не отвечают интересам

обеспечения БДД, не позволяют гарантировать соблюдение прав и законных интересов участником правоотношений. И связи с этим предлагается предусмотреть, порядок обжалования мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и действий по составлению протокола об административном правонарушении вышестоящему должностному лицу или прокурору, возможность обратиться с жалобой до вынесения постановления по делу об административном правонарушении, а также неплохо было бы установить сокращенный срок рассмотрения жалобы (5 дней). Такое нововведение обусловлено спецификой предмета обжалования и будет облегчать своевременное реагирование на противозаконные действия должностных лиц полиции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Административно - правовое обеспечение безопасности дорожного движения является весьма сложной проблемой, а ее высокий(качественный) уровень, заключающийся в соблюдении, профилактики, повышение уровня грамотности участников дорожного движения, а так же в своевременного выявления правонарушений и иных мер, гарантирует снижение уровня дорожно-транспортного травматизма в стране.

Органы внутренних дел в ходе осуществления деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения руководствуются: Конституцией РФ, федеральными законами от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ Российской Федерации «О полиции», от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно - патрульной службы ГИБДД МВД Российской Федерации», Административного регламента исполнения МВД РФ государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства РФ в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и субъектов РФ.

Изучение влияния правоприменительной практики на предупреждение нарушений ПДД и снижение уровня дорожно-транспортного травматизма свидетельствует о том, что наряду с известными профилактическими мерами (обеспечение соблюдения принципа неотвратимости наказания, проведение агитационно - пропагандистских мероприятий и т. п.) целесообразно внедрять в практику иные меры. В качестве таковых предлагается амнистия и ужесточение ответственности за систематическое нарушение ПДД и др.

Применение мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения почти всегда связано с ограничением прав его участников, в первую очередь водителей ТС. Проведенное исследование практики их применения позволяет обоснованно утверждать, что в настоящее время имеет место ряд проблем нормативно - правового и организационного характера, которые снижают эффективность деятельности Госавтоинспекции, не отвечают интересам обеспечения безопасности дорожного движения, не позволяют гарантировать соблюдение прав и законных интересов участником правоотношений. В результате изучения административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в России считаю целесообразным сделать несколько предложений по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Следует внести в Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденную Указом Президента РФ от 21 декабря 2016 г. № 699 (ред. от 22.12.2021) следующие изменения:

Подпункт 27 п. 11 изложить в редакции:

«20) осуществляет формирование и реализацию единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; участвует в определении основных направлений деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения; участвует в организации и проведении мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий; несет ответственность за результативность решения распределенных ему задач обеспечения безопасности дорожного движения согласно законодательству Российской Федерации; организует и осуществляет в соответствии с законодательством Российской Федерации федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения»;

Подпункт 28 п. 11 изложить в редакции:

«21) координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в

области обеспечения безопасности дорожного движения путем участия в работе комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, заключения соглашений о взаимодействии и в иных правовых формах в порядке, установленном законодательством Российской Федерации»;

Пункт 11 дополнить подп. 21¹, 21², 21³ следующего содержания:

«21¹) содействует органам местного самоуправления муниципальных образований в реализации полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе путем участия в работе комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, заключения соглашений о взаимодействии и в иных правовых формах в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

21²) осуществляет организационно - методическую помощь федеральной, региональным и муниципальным комиссиям по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе путем разработки проектов планов работы комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках единой политики по обеспечению безопасности дорожного движения;

21³) осуществляет мониторинг деятельности органов исполнительной власти, органов местного самоуправления по обеспечению безопасности дорожного движения, а также обеспечивает ее соответствие законодательству Российской Федерации о безопасности дорожного движения путем обращения в органы прокуратуры Российской Федерации и в иных правовых формах в порядке, установленном законодательством Российской Федерации».

2. Постановление Правительства РФ от 19 октября 2004 г. № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения» изложить в редакции:

«В целях формирования и проведения единой политики по обеспечению безопасности дорожного движения Правительство Российской Федерации постановляет:

Возложить на Министерство внутренних дел Российской Федерации осуществление координации деятельности федеральных органов исполнительной

власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляется путем участия в работе комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, заключения соглашений о взаимодействии и в иных правовых формах в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Министерство внутренних дел Российской Федерации осуществляет организационно - методическую помощь комиссиям по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе путем разработки проектов планов работы комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках проведения единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения».

3. Внести в Положение о Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденную Указом Президента РФ от 11 июля 2004 г. № 868 (ред. от 30.12.2021) следующие изменения:

а) дополнить подп. 3 п. 8 абзацем следующего содержания:

«подготовку и проведение мероприятий, направленных на практическую отработку действий пожарно - спасательных подразделений в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий»;

б) дополнить п. 9 подпунктом 17 следующего содержания:

«17) несет ответственность за результативность решения распределенных ему задач обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с законодательством Российской Федерации».

Благодаря вышеизложенным предложениям, которые направлены на улучшение нормативной базы, можно обеспечить создание более эффективной и сбалансированной системы, которая способствует обеспечению безопасности дорожного движения и в свою очередь позволит снизить уровень аварийности на дорогах нашей страны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы:

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. федер. закона от 30.12.2021 № 179-ФЗ, № 480-ФЗ, № 481-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 30.12.2021.
3. О безопасности дорожного движения: федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ (в ред. федер. закона от 29.11.2021 № 389-ФЗ) // Российская газета. 1995. 26 дек. (№245); 2021. 3 дек. (№ 275).
4. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: федер. закон Рос. Федерации от 25.04.2002 № 40-ФЗ (в ред. федер. закона от 06.12.2021 № 409-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 18. Ст. 1720; 2021. № 50 (Часть III). Ст. 8416.
5. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 08.11.2007 № 257-ФЗ (в ред. федер. закона от 02.07.2021 № 336-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5553; 2021. № 27 (часть I). Ст. 5164.
6. О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля: федер. закон Рос. Федерации от 26.12.2008 № 294-ФЗ (в ред. федер. закона от 11.06.2021 № 170-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 52 (ч. 1). Ст. 6249; 2021. № 24 (Часть I). Ст. 4188.
7. О полиции: федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ (в ред. федер.

- закона от 21.12.2021 № 424-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 7. Ст. 900; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 21.12.2021.
8. О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 01.07.2011 № 170-ФЗ (в ред. федер. закон от 30.12.2021 № 494-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 27. Ст. 3881; 2022. № 1 (Часть I). Ст. 63.
 9. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 30.11.2011 № 342-ФЗ (в ред. федер. закона от 30.04.2021 № 116-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 49 (ч. 1). Ст. 7020; .2021. № 18. Ст. 3060.
 10. О социальных гарантиях сотрудникам органов внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 19.07.2011 № 247-ФЗ (в ред. федер. закона от 30.12.2021 № 485-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 30 (ч. 1). Ст. 4595; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 30.12.2021.
 11. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 31.07.2020 № 258-ФЗ (в ред. федер. закона от 02.07.2021 № 331-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 31 (часть I). Ст. 5017; 2021. № 27 (часть I). Ст. 5159.
 12. Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации: указ Президента РФ от 01.03.2011 № 248 (в ред. указа Президента РФ от 25.08.2021 № 494) // Российская газета. 2011. 2 марта (№ 43); Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 35. Ст. 6275.
 13. Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства

- внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 21.12.2016 № 699 (в ред. указа Президента РФ от 22.12.2021 № 721) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 22.12.2016; 22.12.2021.
14. О внесении изменения в Указ Президента Российской Федерации от 5 мая 2014 г. № 300 «О некоторых вопросах Министерства внутренних дел Российской Федерации»: указ Президента РФ от 31.12.2017 № 652 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.12.2017.
15. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 (в ред. указа Президента РФ от 21.07.2020 № 474) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 20. Ст. 2817.
16. О Правилах дорожного движения: пост. Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. пост. Правительства РФ от 31.12.2020 № 2441) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
17. О подготовке государственного доклада о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации: пост. Правительства Российской Федерации от 17.11.2000 № 860 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2000. № 48. Ст. 4690.
18. О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах: пост. Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (в ред. пост. Правительства РФ от 16.05.2020 № 703) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 08.10.2013; 19.05.2020.
19. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: расп. Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 5. Ст. 774.
20. Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 02.12.2003 № 930 (в ред. приказа МВД России от 29.12.2018 № 903). Текст: электронный //

КонсультантПлюс: информ. правовой-портал, 2022. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 03.01.2022). (Документ опубликован не был).

21. О введении в действие водительского удостоверения: приказ МВД России от 13.05.2009 № 365 (в ред. приказ МВД России от 28.09.2020 № 676) // Российская газета. 2009. 21 июля (№ 132); Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 20.11.2020.
22. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (в ред. приказа МВД России от 21.12.2017 № 948) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 09.10.2017; 23.01.2018.
23. Об утверждении Порядка организации прохождения службы в органах внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 01.02.2018 № 50 (в ред. приказа МВД России от 24.11.2020 № 801) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 23.03.2018; 25.12.2020.

II. Монографии, учебники, учебные пособия:

1. Дмитриев С.И. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. М., 2002. 112 с.
2. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1983. 236 с.
3. Махмутов В.А. Правовой статус ГИБДД в системе органов внутренних дел МВД России: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. 26 с.
4. Молчанов П.В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: монография. Москва : Норма, 2019. 247 с.

5. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения / под ред. Г. А. Кузьмичевой. М., 2010. 186 с.
6. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореф. дис... канд. юрид. наук. М., 2015. 24 с.
7. Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования Государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. М., 1993. 240 с.
8. Шевченко О.А. Возбуждение и административное расследование дел об административном правонарушении в области дорожного движения: автореф. дис.... канд. юрид. наук. М., 2015. 26 с.

III. Статьи, научные публикации:

1. Алегин А.П. Актуальные проблемы организации информационного обеспечения электронного мониторинга осужденных с применением приборов ГЛОНАСС // Российский следователь. 2009. № 24. С.30-32;
2. Антонов С.Н., Горбунов Д.В., Молчанов П.В., Попов М.И. Предписание как форма профилактической деятельности Госавтоинспекции // Безопасность дорожного движения: сб. науч.тр. М., 2011. Вып. II. С. 159-174.
3. Булавкин А.А. Проблемные вопросы совершенствования государственного регулирования в области безопасности дорожного движения // Концепт: научно-методический электронный журнал. 2016. Т. 15. С. 2391 – 2395.
4. Варьяш О.И. Донос и его социальная роль в эпоху рецепции римского права (по пиренейскому законодательству XIII – XIV вв.) // Право в средневековом мире: сб. ст. Вып. 2 – 3. СПб., 2001. С. 210 – 218.
5. Волков А.В. Статус адвоката в административном процессе // Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики. Актуальные проблемы юридической науки: матер. X Междунар. науч.-практ. конф. Тольятти, 2012. Ч. 1. С. 150—157.

6. Волконский Ю.К. Адвокат в процессе производства по делам об административных правонарушениях// Актуальные проблемы оперативно-розыскной и административной деятельности органов внутренних дел: сб. науч. ст. Руза, 2012. С. 21 – 25.
7. Гаршин В. Необходимо унифицировать порядок и размеры возмещения процессуальных издержек // Российская юстиция. 2003. № 8. С. 32 – 33.
8. Головкин В.В., Бекетов О.И., Майоров В. И. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы реформы и перспективы // Административное право и процесс. 2016. № 12. С. 23 – 28.
9. Картошкин И.С. Зарубежный опыт профилактики правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения: система видео фиксации нарушений правил дорожного движения, применяемая дорожной полицией // Сборник статей адъюнктов и соискателей Калининградского юридического института МВД России. Калининград, 2010. Вып. 14. С. 13 – 18.
10. Кошолкин А.О., Четким О.В. Анализ навигационного оборудования ГЛОНАСС/GPS в интересах использования подразделениями УИС по конвоированию // Техника и безопасность объектов уголовно-исполнительной системы-2010: сб. матер, открыт. Всерос. науч.-практ. конф. Воронеж, 2010. С. 210-212.
11. Мигущенко О.Н. Повышение эффективности взаимодействия органов местного самоуправления и подразделений органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения // Муниципальная служба: правовые вопросы. 2021. № 1. С. 28 – 32.
12. Мигущенко О.Н. Принципы деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 295 – 300.
13. Молчанов П.В. Административная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: направления и тенденции (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. 2016. №

10. С. 15 – 21.
14. Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации Федерального Собрания РФ. 2006. № 15 (303).
15. Показатели состояния дорожного движения. Таблица: электронная // Госавтоинспекция: официальный сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.01.202).
16. Поляков А.О. принципе благорасположенности и о главном правиле адвокатского мышления // Русский адвокат. 1999. № 2. С. 18-21.
17. Тюлев М.А. Социологическое исследование в социальных сетях: достоинства и недостатки // Теория и практика современной юридической науки; тезисы науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и преподавателей. 26 апреля 2013 г. Ростов н/Д., 2013. С. 247-251.
18. Филиппов Л.Н. Конституционные требования к качеству нормативных правовых актов // Российская юстиция. 2013. № 10. С. 5-7.
19. Хон И.И. Проблемы участия адвоката-защитника в производстве по делам об административных правонарушениях // Закон и право. 2009. № 3. С. 28 – 30.

IV. Материалы судебной практики

1. Определение Верховного Суда РФ от 10 марта 2015 г. по делу № 309-КГ 14-7461. Текст: электронный // КонсультантПлюс: информ. правовой-портал, 2022. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 03.01.2022). (Документ опубликован не был).

РЕЦЕНЗИЯ
на выпускную квалификационную работу

обучающейся 363 учебной группы, заочной формы обучения,
2016 года набора, по специальности 40.05.02 - Правоохранительная
деятельность, Шандер Светланы Александровны
на тему: "Пресечение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного
движения"

Выпускная квалификационная работа С.А. Шандер посвящена пресечению административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, правовым основам безопасности дорожного движения, а также разработке практических рекомендаций по повышению эффективности в пресечении правонарушений в указанной деятельности.

Автор работы справедливо констатирует, что рост количества ДТП с причинением вреда здоровью связан с целым рядом проблем. По отдельности проблемы не значительны, но в совокупности они являются причиной высокого риска ДТП со смертельным исходом. Данные причины, совершения правонарушений в области безопасности дорожного движения, ведут к снижению авторитета органов внутренних дел у населения.

В работе автором правильно сформулированы цель и задачи, которые соответствуют содержанию исследования.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списков использованных источников и литературы. В первой главе раскрыты правовые основы безопасности дорожного движения, указан опыт зарубежных стран в обеспечении безопасности дорожного движения, общая характеристика дорожно – транспортной инфраструктуры на современном этапе развития и её влияние на безопасность дорожного движения, также раскрыта особенность дорожно – транспортных происшествий и их административно – правовое регулирование, приведена статистика административной деятельности отделения государственной инспекции безопасности дорожного движения Мариинско – Посадского района. Во второй главе раскрыта

административно-правовая характеристика пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, а именно говорится о профилактике правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, предупреждение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, о проблемах правового регулирования деятельности полиции по предупреждению и пресечению административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Автор рассмотрел поставленную проблему на достаточно высоком теоретическом уровне, используя материалы производственной практики, а так же опыт практической деятельности при взаимодействии с ОГИБДД.

При написании выпускной квалификационной работы автором использованы основные методологические и теоретические подходы к решению проблемы, изучены научные работы, посвященные проблематике правового регулирования деятельности ГИБДД МВД России. Выводы и предложения, выдвинутые автором в заключении, обоснованы и аргументированы. Прослеживается самостоятельность и оригинальность при решении поставленной задачи в написании ВКР. Имеются обоснованные теоретические выводы и предложения.

Научная новизна исследования заключается в том, что на основе комплексного изучения проблем правового регулирования в пресечении административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, автором сделана попытка обобщить проблемы в указанной области и выработать пути их решения. Разработка программы начинается с анализа причин аварийности и выявления проблем, решение которых в максимальной степени будет способствовать уменьшению количества ДТП и снижению тяжести их последствий.

С.А. Шандер показала знания нормативно-правовых актов, научной и учебной литературы, фундаментальных исследований, публикаций данных административной деятельности и управления ОВД. В списке использованной литературы приведено достаточное количество законов РФ и иных нормативных актов.

В заключении автор обобщил выводы сделанные в ходе работы, предложил варианты

решения поставленных задач и обосновал выбор использованных методов. Выводы ВКР обоснованы и логичны. При подготовке работы автор показал высокий уровень грамотности, научный стиль изложения, хорошую проработанность проблемы. Оформление ВКР не вызывает нареканий.

Представленная на рецензирование выпускная квалификационная работа соответствует предъявляемым требованиям, рекомендована к публичной защите и заслуживает положительной оценке.

Оценка рецензента: отлично

Рецензент

Начальник ОМВД России

по Мариинско-Посадскому району

полковник полиции

В.В. Хориков

М.П.

С.А. Шандер

" _____ " _____ 2022

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Казанский юридический институт Министерства
внутренних дел Российской Федерации»

ОТЗЫВ

о работе обучающейся 363 учебной группы заочной формы обучения, 2016
года набора по специальности 40.05.02. «Правоохранительная деятельность»

Шандер Светланы Александровны в период подготовки выпускной
квалификационной работы на тему «Пресечение административных
правонарушений в области безопасности дорожного движения»

В качестве выпускной квалификационной работы Шандер С.А. выбрана актуальная проблема, имеющая важное теоретико-практическое значение. В свете особого внимания общества и государства к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения пресечение административных правонарушений в данной области имеет фундаментальный характер. В последнее время в связи с масштабным реформированием органов внутренних дел эти вопросы приобрели важное значение. Выбор темы Шандер С.А. обусловлен необходимостью более глубокого изучения административно-правового механизма деятельности полиции по пресечению административных правонарушений в области БДД. Одним из актуализирующих факторов является то обстоятельство, что при выборе методов административной деятельности полиции, включая пресечение, предупреждение и профилактику правонарушений в данной области, применяемых для осуществления возложенных на органы внутренних дел задач они занимают особое место в механизме гарантирования прав и свобод граждан, что на сегодняшний день является основополагающим.

Дипломная работа и ее структура отражает наиболее значимые проблемные вопросы в указанной сфере деятельности полиции. Работа состоит из взаимосвязанных глав, в которых рассмотрены теоретические и практические вопросы пресечения административных правонарушений в области безопасности дорожного движения. В первой главе автор исследует правовые основы безопасности дорожного движения, опыт зарубежных стран в обеспечении безопасности дорожного движения. Вторая глава посвящена административно-правовой характеристике пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, их предупреждению и

профилактике, а также проблемам правового регулирования деятельности полиции в данной области.

Поставленная познавательная и исследовательская задача была полностью решена. В процессе работы Шандер С.А. проявила высокую степень самостоятельности и инициативу. Ею был систематизирован, проанализирован и изучен широкий спектр специальной и юридической литературы, раскрывающий особенности деятельности органов внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и пресечения административных правонарушений в данной области. Прделанная работа позволила автору работы раскрыть сущность, содержание и выявить специфику данного административно-правового института.

В заключительной части соискателем диплома сформулированы конкретные выводы и предложения, направленные на совершенствование правового регулирования деятельности полиции по пресечению административных правонарушений в области безопасности дорожного движения. Материал изложен грамотным языком с применением общепринятых в административном законодательстве и юридической литературе терминов и понятий.

Вывод: самостоятельность, глубина и содержание выпускной квалификационной работы, а также сформулированные выводы и предложения, изложенные в ее заключительной части дают основание полагать, что в процессе учебной деятельности Шандер С.А. приобретены необходимые теоретические знания, позволяющие ей грамотно анализировать сложные правовые процессы, и, по мнению научного руководителя, работа заслуживает высокой положительной оценки.

Научный руководитель,
Доцент кафедры АП, АД и У ОВД
кандидат юридических наук, доцент
полковник полиции



А.А. Илidgeв

«__» _____ 2022 г.

С отзывом ознакомлена _____

«__» _____ 2022 г.



АНТИПЛАГИАТ
ОБНАРУЖЕНИЕ ЗАИМСТВОВАНИЙ



СПРАВКА

о результатах проверки текстового документа
на наличие заимствований

Казанский юридический институт МВД
России

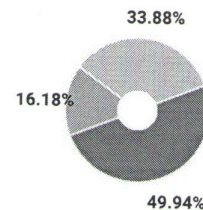
ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНА В СИСТЕМЕ АНТИПЛАГИАТ.ВУЗ

Автор работы: Шандер Светлана Александровна
Самоцитирование
рассчитано для: Шандер Светлана Александровна
Название работы: ВКР ШАНДЕР С.А. 363 !!!!!!!!!!!!!
Тип работы: Не указано
Подразделение:

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЗАИМСТВОВАНИЯ	49.94%
ОРИГИНАЛЬНОСТЬ	33.88%
ЦИТИРОВАНИЯ	16.18%
САМОЦИТИРОВАНИЯ	0%

ДАТА ПОСЛЕДНЕЙ ПРОВЕРКИ: 21.08.2022



Модули поиска: ИПС Адилет; Сводная коллекция ЭБС; Интернет Плюс; Сводная коллекция РГБ; Цитирование; Переводные заимствования (RuEn); Переводные заимствования по eLIBRARY.RU (EnRu); Переводные заимствования по Интернету (EnRu); Переводные заимствования издательства Wiley (RuEn); eLIBRARY.RU; СПС ГАРАНТ; Модуль поиска "КЮИ МВД РФ"; Медицина; Сводная коллекция вузов МВД; Диссертации НББ; Перефразирования по eLIBRARY.RU; Перефразирования по Интернету; Патенты СССР, РФ, СНГ; Коллекция СМИ; Кольцо вузов; Издательство Wiley

Работу проверил: Илиджев Александр Алексеевич

ФИО проверяющего

Дата подписи:

Подпись проверяющего



Чтобы убедиться
в подлинности справки, используйте QR-код,
который содержит ссылку на отчет.

Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование
корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего.
Предоставленная информация не подлежит использованию
в коммерческих целях.