

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 органами внутренних дел

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему «Деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения»

Выполнил:

Ишмухаметов Адель Рустамович

(фамилия, имя, отчество)

40.05.02 - Правоохранительная деятельность,
год набора 2017, 372 учебная группа.

(специальность, год набора, № группы)

Руководитель:

к.п.н., старший преподаватель кафедры
административного права,
административной деятельности и
управления ОВД, подполковник полиции

(ученая степень, ученое звание, должность)

Планкин Константин Вячеславович

(фамилия, имя, отчество)

Рецензент:

Начальник ОП №8 «Горки» Управления
МВД России по г. Казани подполковник
полиции

(должность, специальное звание)

Хаматвалеев Азат Тагирович

(фамилия, имя, отчество)

Дата защиты: «__» _____ 2023 г. Оценка _____

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГИБДД МВД РОССИИ И АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	8
§1. Задачи, функции и организационная структура дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России	8
§2. Комплекс административно-правовых средств в области обеспечения безопасности дорожного движения	21
ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД РОССИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	34
§1. Контроль (надзор) за дорожным движением в деятельности ГИБДД	34
§2. Осуществление регистрационных полномочий сотрудниками ГИБДД	44
§3. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности ГИБДД ...	49
ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ ПРАКТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ С ДРУГИМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ ОВД	63
§1. Проблемы при осуществлении административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД	63
§2. Особенности взаимодействия ГИБДД с другими подразделениями ОВД ..	76
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	86
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	90

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. В России проблема безопасности дорожного движения (далее - БДД) является актуальной: согласно официальной информации Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее - ГИБДД) России по итогам 2022 г. произошло свыше 160 тыс. дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП), в которых пострадало более 210 тыс. человек и погибло свыше 16 тыс.¹ Несмотря на снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности (далее - ДТА) в России транспортный риск в 4 раза превышает аналогичный показатель в развитых странах. Низкий уровень безопасности дорожного движения существенно влияет на внутреннюю составляющую национальной безопасности страны, затрагивает конституционные права и свободы граждан, является фактором, негативно воздействующим на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации. Фактически это можно считать государственной проблемой, что придает задаче обеспечения безопасности дорожного движения государственную значимость.

С целью снижения основных показателей в РФ реализуются государственные целевые программы. Приоритеты и направления повышения БДД в России, в том числе промежуточные способы достижения нулевой смертности в ДТП к 2030 году, определены в «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» (Стратегия). Согласно Стратегии «в качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс.»². Документ разработан на основе анализа состояния БДД в России. В Стратегии отражены утверждены 6 направлений ее реализации, одним из которых является со-

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения / «ГУОБДД МВД России». Официальный сайт Госавтоинспекции [электронный ресурс]. – Доступ: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

² Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р [электронный ресурс]. – Доступ: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

вершенствование системы управления БДД. Данное направление, в соответствии с теорией управления, можно определить как организацию комплексной системы, включающей механизм функционирования различных служб, задачей которой является воздействие на объект управления (систему дорожного движения) с целью предупреждения ДТП. Система управления охватывает большую часть сферы обеспечения БДД, являясь ее базой. Рассматривая систему управления в различных проекциях: на уровнях функционирования, территориях и временных интервалах, можно выделить различные проблемы и перспективы ее совершенствования с целью повышения БДД.

Решение данных проблем требует повышения дисциплины водителей, пешеходов и других участников дорожного движения, следовательно, необходимо более эффективное правовое воздействие на них. В связи с этим особое значение имеют содержание и практика применения законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»¹ (далее - Закон о полиции) существенная роль в реализации названного законодательства принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, в чью компетенцию входит охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий. Будучи одним из субъектов административно-юрисдикционной деятельности, органы ГИБДД активно применяют законодательство об административных правонарушениях, пополняющееся в последние годы новыми составами. Между тем эффективное административное принуждение затруднено, поскольку недостаточно разработан понятийный аппарат административно-юрисдикционной деятельности, административного правонарушения и ответственности, исполнения административных

¹ О полиции: Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (с изм. от 28 апреля 2023 г.) // Российская газета. – 2011. – №5401; 2023. – № 97.

наказаний, механизма правового регулирования, правового обеспечения в области дорожного движения.

Степень изученности темы исследования. Несмотря на всю важность и актуальность проблемы деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения, она все же остается недостаточно изученной. При написании дипломной работы мы опирались на труды таких авторов, как С. Ю. Анохина, С.А. Высоцкий, Ю.В. Гаврилкина, В.В. Головкин, Г.Х. Гуменюк, Ю.Н. Калюжный, В.Ю. Назаров, А.В. Никишин, Б.В. Россинский, С.А. Сергеев, А.И. Смоляков, А.Ю. Якимов и др. Между тем, вопросы регулирования деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения не были предметом специального изучения специалистов в области административной деятельности полиции.

Объектом исследования являются теория и практика деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения.

Предмет исследования составляют нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения; практика их применения; специальная литература по теме исследования.

Цель дипломной работы - осуществить комплексный анализ деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения, а также сформулировать практические рекомендации по повышению эффективности регулирования указанной деятельности.

Для достижения цели в работе последовательно поставлены следующие **задачи:**

- 1) изучить задачи, функции и организационную структуру дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России;
- 2) охарактеризовать комплекс административно-правовых средств в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- 3) проанализировать надзор за дорожным движением в деятельности ГИБДД;

4) охарактеризовать особенности осуществления регистрационных полномочий сотрудниками ГИБДД;

5) изучить особенности пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности ГИБДД;

6) обобщить проблемы при осуществлении административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД;

7) выявить особенности взаимодействия ГИБДД с другими подразделениями ОВД.

Теоретическую основу исследования составили: труды ученых-административистов, работы по вопросам деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения.

Методологическую основу исследования составляют базовые положения науки административного права, административной деятельности и управления ОВД, а также общенаучные методы познания (анализ и синтез), в том числе, системный метод, а также частно-научные методы: формально-логический, системного анализа, историко-правовой и другие.

Нормативной основой дипломной работы послужили Конституция РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях, Федеральный закон «О полиции», а также другие федеральные законы, нормативно-правовые акты и ведомственные документы МВД России. В качестве подкрепления теоретического материала в работе проанализированы материалы судебной практики по соответствующим делам.

Эмпирическую базу исследования составляют правоприменительные акты Конституционного Суда Российской Федерации, Верховного Суда Российской Федерации по исследуемой проблеме; материалы судебной практики; результаты проведенного обобщения и анализа материалов деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения; интернет-ресурсы, публикации в средствах массовой информации.

Научная новизна исследования состоит в том, что на основе комплексного изучения деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасно-

сти дорожного движения, сделана попытка обобщить проблемы в указанной области и выработать пути их решения.

Теоретическая и практическая значимость исследования определяется значением развития представлений о правовом регулировании деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. Результаты исследования могут быть использованы в учебных и методических материалах, в преподавании административного права, административной деятельности и управления ОВД.

Структура работы построена с учетом характера темы, а также степени научной разработанности затрагиваемых в ней проблем. Дипломная работа состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списка использованных источников, литературы и приложений. В первой главе раскрыто правовое положение ГИБДД МВД России и административно-правовые средства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Во второй главе осуществлен анализ основных направлений деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. В третьей главе выявлены и обобщены особенности практической деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и взаимодействию с другими подразделениями ОВД.

ГЛАВА 1. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГИБДД МВД РОССИИ И АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§1. Задачи, функции и организационная структура дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России

Проблемы генезиса и эволюции административной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения разрабатывали Е.А. Войтенков¹, А.С. Квитчук²; административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения была предметом изучения В.В. Головки³; применение сотрудниками ГИБДД МВД России мер административного принуждения исследовал А.И. Горяинов⁴; вопросам административного надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения посвящены работы С.М. Зырянова⁵; проблемы возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения анализировались П.В. Молчановым⁶; организационно-правовой аспект Госавтоинспекции как органа управления в сфере безопасности дорожного движения рассмотрен С.Н. Чмыревым⁷. Наиболее фундаментальные прикладные научные исследования, направленные

¹ Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х-середине 80-х гг. XX века: дис. ... канд. юрид. наук / Е.А. Войтенков. – М., 2006. – 180 с.

² Квитчук А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: (историко-правовое исследование): дис. ... д-ра юрид. наук / А.С. Квитчук. – Санкт-Петербург, 2006. – 360 с.

³ Головки В.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук / В.В. Головки. – М., 2008. – 404 с.

⁴ Горяинов А.И. Правовые и организационные основы деятельности ГИБДД МВД России по применению мер административного принуждения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.И. Горяинов. – М., 2004. – 22 с.

⁵ Зырянов С.М. Административный надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук / С.М. Зырянов. – М., 2001. – 178 с.

⁶ Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук / П.В. Молчанов. – М., 2008. – 214 с.

⁷ Чмырев С.Н. Государственная инспекция безопасности дорожного движения как орган управления в сфере безопасности дорожного движения: организационно-правовой аспект: дис. ... канд. юрид. наук / С.Н. Чмырев. – М., 2000. – 181 с.

на решение административно-правовых проблем деятельности государственной системы управления обеспечением безопасности дорожного движения, проведены в 90-е годы прошлого века В.И. Майоровым¹ и Б.В. Россинским². Несмотря на множественность научных исследований в рассматриваемой области в настоящее время требует всестороннего исследования значительный круг общественных отношений и правовых институтов, необходимость надлежащего урегулирования которых возникла недавно. Основная часть авторов, рассматривающих вопросы, связанные с административно-правовым регулированием управления безопасностью дорожного движения, подвергает анализу преимущественно отдельные элементы этой проблемы, такие как: правовой статус отдельных органов государственной власти в этой сфере, в том числе ГИБДД МВД России, соотношение их структурных подразделений, характеристику мер регулирования со стороны уполномоченных органов власти.

ГИБДД является составным подразделением полиции по охране общественного порядка.

В Приказе МВД России от 16.06.2011 г. № 678 «Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»³ (далее - Положение) определены нормативы штатной численности отдельных категорий сотрудников ГИБДД, которые содержатся за счет средств федерального бюджета, а также бюджетов субъектов федерации.

Термин «дорожно-патрульная служба» используется в нормативных правовых актах и в литературе по проблематике деятельности Госавтоинспекции для обозначения двух понятий. Во-первых, для обозначения структурного под-

¹ Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук / В.И. Майоров. – Екатеринбург, 1997. – 326 с.

² Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра юрид. наук / Б.В. Россинский. – М., 1993. – 376 с.

³ Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ: Приказ МВД России от 16.06.2011 г. № 678 (ред. от 14 февраля 2020 г.) [электронный ресурс]. – Доступ: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

разделения Госавтоинспекции МВД Российской Федерации, входящего в состав полиции Российской Федерации, которое осуществляет оперативно-профилактические, контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее - ОБДД), а также участвует в обеспечении охраны общественного порядка и борьбе с правонарушениями в зонах ответственности своих постов и маршрутов патрулирования.

Во-вторых, данный термин применяется для обозначения процесса выполнения контрольно-надзорных функций в реальном масштабе времени с дорожным движением, т.е. непосредственно на улично-дорожной сети. Организация этой деятельности будет рассмотрена ниже.

Задачи и функции, которые должна решать и выполнять ДПС, определены в Наставлении по организации деятельности ДПС ГИБДД МВД РФ, утвержденном приказом МВД № 840дсп от 03.12.2020 г. и действующим с 1 марта 2021 г.¹ Основными задачами ДПС являются:

- сохранение жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, защита их законных прав и интересов, а также интересов общества и государства;
- обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения.

Отметим, что по объему функций и степени реального влияния учреждений, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения, ГИБДД МВД России является ведущим и связующим звеном, осуществляющим управленческую деятельность, наделенная широкими полномочиями по контролю за соблюдением всеми юридическими и физическими лицами правил, нормативов и стандартов, она следит за предупреждением и пресечением пре-

¹ Об утверждении Наставления по организации деятельности ДПС ГИБДД МВД РФ: Приказ МВД № 840дсп от 03.12.2020 г. / Опубликован не был.

ступных посягательств на участников дорожного движения, за практической реализацией планов и специальных программ, утвержденных органами исполнительной власти и соответствующими региональными комиссиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

В соответствии с действующим Наставлением от 03.12.2020 г. ДПС должна выполнять тринадцать различных по своему содержанию функций. Проведем классификацию этих функций по целевому назначению и содержанию осуществляемой при этом деятельности, сгруппировав их в шесть основных блоков: 1) контрольно-надзорные; 2) административно-юрисдикционные; 3) охрана общественного порядка и общественной безопасности; 4) распорядительно-регулирующие; 5) профилактического характера; 6) социального обслуживания.

Рассмотрим более подробно содержание каждой из приведенных групп функций:

1) контрольно-надзорные функции заключаются: а) в осуществление контроля и надзора за соблюдением Правил дорожного движения, а также иных нормативных правовых актов в ОБДД всеми его участниками; б) контроля за состоянием и обустройством улично-дорожной сети (УДС) и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях.

2) административно-юрисдикционная функция, состоит в осуществлении в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

3) функции по охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности (ООП и ООБ) в зонах ответственности строевых подразделений: а) осуществление неотложных действий на месте ДТП; б) участие в пределах своей компетенции в выполнении задач, определенных планами перевода ОВД на военное время и действий при чрезвычайных (кризисных) ситуациях; в) осуществление розыска угнанных и похищенных транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с мест ДТП; г) ООП

и ОБ, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений на улицах, дорогах и иных общественных местах.

4) распорядительно-регулирующие функции: а) регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий; б) осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств.

5) функции профилактического характера: а) принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения; б) информирование населения, в т.ч. с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке в области дорожного движения, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению; в) выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений ПДД, иных противоправных действий, влекущих угрозу БДД, принятие мер по их устранению;

б) функции социального обслуживания: а) оказание в пределах своей компетенции содействия и помощи участникам дорожного движения в осуществлении их законных прав и интересов; б) принятие мер по эвакуации людей, пострадавших в ДТП, оказанию им первой доврачебной медицинской помощи; г) содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра¹.

Выполнение подразделениями ДПС столь многочисленных и разноплановых функций определяет сложность ее организационного построения. Система подразделений, образующих ДПС, включает:

1. Подразделение организации и координации деятельности ДПС в структуре федерального органа управления Госавтоинспекции.

2. Подразделения организации ДПС в структуре органов управления Госавтоинспекции МВД России на региональном и районном уровнях (по районам,

¹ Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности / А.А. Беженцев и др. // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 20.

городам и иным муниципальным образованиям, в т.ч. по нескольким муниципальным образованиям, управлений (отделов) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах).

В соответствии с Наставлением в состав ДПС Госавтоинспекции МВД России входят строевые подразделения (в т.ч. специализированные): а) полки, батальоны, роты, взводы ДПС, в т.ч. их структурные подразделения, а также отделения и группы; б) специализированные батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции оперативного реагирования; в) специализированные полки, батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции на специальных трассах; г) специализированные батальоны, роты, взводы Госавтоинспекции по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения; д) иные создаваемые в установленном МВД России порядке подразделения с функциями ДПС.

Организационно-штатное построение строевых подразделений регламентируется нормативными правовыми актами МВД России.

Организация деятельности ДПС при осуществлении охранных мероприятий регламентируется Инструкцией по организации и обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения, утвержденной приказом МВД России, ФСО России и ФСБ России от 1 ноября 2002 г. № 620дсп/350дсп/637дсп¹.

Организация деятельности ДПС при осуществлении сопровождения транспортных средств регламентируется Порядком осуществления сопровождения транспортных средств с применением автомобилей Госавтоинспекции, утвержденной приказом МВД России от 22 марта 2019 г. № 177².

¹ Об утверждении Инструкции по организации и обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения: Приказ МВД России, ФСО России и ФСБ России от 1 ноября 2002 г. № 620дсп/350дсп/637дсп / Опубликован не был.

² Об утверждении Порядка осуществления сопровождения транспортных средств с применением автомобилей Госавтоинспекции: Приказ МВД России от 22 марта 2019 г. № 177 / Текст приказа опубликован на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru) 10 июня 2019 г.

Исполнение подразделениями ДПС функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России, действующими в указанной сфере.

Участие сил и средств ДПС в обеспечении правопорядка в общественных местах осуществляется в соответствии с требованиями нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих организацию комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах.

Структура дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции субъекта Российской Федерации формируется следующим образом. Приказом МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 утверждены Нормативы штатной численности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации¹.

При определении общей численности дорожно-патрульной службы следует исходить из необходимости осуществления круглосуточного надзора за дорожным движением и коэффициента потребности инспекторского состава ДПС, составляющего 2,39 единицы для смены продолжительностью 8 часов. При продолжительности смены более 8 часов коэффициент увеличивается на 0,29 единицы на каждый дополнительный час.

Приказом МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 утверждены также типовые штатные расписания строевых подразделений дорожно-патрульной службы:

- полка дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения;

¹ Об утверждении нормативов штатной численности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 [электронный ресурс]. – Доступ: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

- отдельного батальона (роты, взвода) Государственной инспекции безопасности дорожного движения;
- взвода (группы) дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения;
- специализированного батальона (роты, взвода) дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения оперативного реагирования;
- специализированного батальона (роты, взвода) Государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения.

В частности, в соответствии с типовым штатным расписанием в состав отдельного батальона дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции входят: командование батальона, штаб, дежурная часть, строевые роты, состоящие из взводов, специализированные группы по выполнению отдельных функций (административной практики, дознания, дорожного надзора, пропаганды, кадров), контрольный пост полиции, обслуживающий персонал.

Основное значение при определении структуры дорожно-патрульной службы имеет структура дорожного движения. На дорогах федерального значения, в крупных городах с районным делением дорожное движение не может быть локализовано в пределах районов, следовательно, и система дорожно-патрульной службы должна быть межрайонной. Приказом МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 утверждено также Положение о строевых подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. В нем, в частности, определен порядок создания и реорганизации, ликвидации строевых подразделений, их подчиненности, а также уточнены функции отдельных видов строевых подразделений.

Строевые подразделения входят в состав полиции по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности и создаются приказами на-

чальников МВД, ГУ МВД, УМВД по субъектам Российской Федерации. Полки ДПС, а также непосредственно подчиненные МВД, ГУ МВД, УМВД по субъектам Российской Федерации отдельные батальоны, роты, взводы ДПС, подразделения ДПС оперативного реагирования и специализированные подразделения ГИБДД создаются, реорганизируются и ликвидируются по согласованию с Главным управлением обеспечения безопасности дорожного движения и Организационно-аналитическим департаментом МВД России. Отдельные батальоны, роты, взводы ДПС управлений, отделов, отделений внутренних дел районов, городов, районов в городах или иных муниципальных образованиях создаются, реорганизируются и ликвидируются по согласованию с управлениями (отделами, отделениями) ГИБДД МВД, ГУ МВД, УМВД по субъектам Российской Федерации.

По нашему мнению, сейчас не хватает именно целостного административно-правового исследования, которое позволило бы определить основные направления совершенствования управленческой деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения с учетом современных тенденций в данной области. Важность указанного круга вопросов, а также недостаточное количество современных научных разработок по указанной проблематике, отсутствие единых правоприменительных подходов в управленческой деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения направляют нас на решение заявленной в теме настоящей статьи научной задачи.

Для определения и обоснования направлений совершенствования административно-правового регулирования управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, а также разработке предложений по совершенствованию специального законодательства в этой сфере нами было проведено социологическое исследование с применением устного анкетирования по актуальным проблемам административно-правового регулирования управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (респонденты: сотрудник ГИБДД МВД России; водитель личного легкового автомобиля; сотрудник органов внутренних дел, не являющийся сотрудни-

ком Госавтоинспекции; водитель транспортного средства, перевозящего пассажиров).

Изучение материалов социологического опроса по проблемным вопросам административно-правового регулирования управленческой деятельности по обеспечению безопасного движения на дорогах, проведенного авторами в ходе научного исследования, позволяет констатировать следующие результаты. Анализ социально-демографической характеристики респондентов-экспертов показал достаточную подготовленность специалистов к ответам на задаваемые авторами вопросы (большинство ответили на все предлагаемые вопросы), их высокую квалификацию и достаточный интеллектуальный потенциал; около 85% отвечавших на вопросы считают собственный уровень профессиональной подготовки вполне достаточным для эффективной административной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При ответах на блок общих вопросов респондентам по проблемам административно-правового регулирования управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения около 65% экспертов оценили нынешнюю ситуацию в сегменте обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации как критическую; более 55% определили влияние состояния законодательства на управленческую деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения как существенное; лишь 10% респондентов считают, что состояние теоретической проработанности управленческой деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения полностью соответствует существующим угрозам; около 70% проинтервьюированных полагают, что современные теоретические разработки в области правотворческой и правоприменительной деятельности Госавтоинспекции по данному направлению используются недостаточно; более 50% опрошенных посчитали, что население Российской Федерации недостаточно информируется о реальных мероприятиях ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения.

Анализ ответов респондентов на блок вопросов по эффективности правоприменительной управленческой деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения приводит к выводу об определенной негативной реакции специалистов на нынешнюю эффективность управленческой деятельности Госавтоинспекции в указанном направлении. Так, более 70% участников анкетирования признают, что количество сотрудников ГИБДД МВД России для качественного обеспечения безопасности дорожного движения явно недостаточно; более 80% высказываются за увеличение численности дорожно-патрульной службы путем передачи ей штатных единиц и транспортных средств от специальных подразделений, имеющих функции сопровождения транспортных средств, и должностей инспекторов по розыску (их задачи целесообразно полностью решать другими правоохранительными органами); кроме того, специалисты высказываются о необходимости освобождения ГИБДД МВД России от несвойственных непосредственному обеспечению безопасности дорожного движения функций; положительно (более 60%) относятся к внедрению новых современных перспективных форм и методов работы Госавтоинспекции, усилению координации деятельности с иными правоохранительными органами, их подразделениями и службами.

Относительно блока вопросов респондентам-экспертам по оптимизации административно-правового регулирования управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения подчеркнем, что более 85% респондентов полностью поддерживают необходимость разработки современной концепции комплексного административного реформирования отраслевого законодательства по обеспечению безопасности дорожного движения с учетом объективных социально-экономических процессов, достижений научно-технического прогресса, актуальных потребностей практики, тенденций развития международного законодательства, требований техники нормотворчества, последних теоретических наработок; примерно 70% проинтервьюированных не против появления новых, с учетом особенностей регионов Российской Федерации, Правил дорожного движения, не возражают против внесения корректив в

КоАП РФ¹, федеральные законы и подзаконные правовые акты по вопросам совершенствования административной деятельности по управлению обеспечением безопасности дорожного движения. Таким образом, позиция экспертов-специалистов полностью подтверждает теорию авторов о целесообразности скорейшей выработки новой парадигмы управленческой деятельности по обеспечению безопасного движения по дорогам с помощью поиска новых методов позитивного государственного управления при проведении административного реформирования системы безопасности дорожного движения.

Сформулируем ряд выводов, положений и рекомендаций, направленных на повышение эффективности целостной системы управления сферой обеспечения безопасности дорожного движения в России.

1. Построение эффективной государственной управленческой политики обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает разработку широкого спектра правовых, организационных, информационных и других мероприятий, направленных на радикальное уменьшение дорожно-транспортного травматизма.

2. Как показывает пример зарубежных стран, эффективность политики управления обеспечением безопасности дорожного движения во многом зависит от развития национальной экономики. Впрочем, результативность экономической системы, это хоть и очень важный, но не единственный фактор, которым определяется состояние дорожной безопасности. Для того чтобы политика безопасности дорожного движения была действительно успешной, она должна: охватываться рамками долгосрочной национальной стратегии; преследовать конкретные, измеримые цели, которые созвучны отраслевой проблематике; быть реалистичной, последовательной, гибкой, толерантной к вызовам времени; основываться на многоуровневой системе плановых документов, интегрированных в структуру государственного социально-экономического планирования; воплощать комплексный подход к целереализации (решение актуальных

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм. от 10 июля 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – №1 (ч. 1). – Ст. 1; Российская газета. – 2023. – № 156.

проблем управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения должно осуществляться одновременно на идеологическом, нормативно-правовом, экономическом, социальном, организационном, научном, техническом и образовательном уровнях), не допуская никаких послаблений в борьбе с антиобщественными проявлениями; опираться на метод убеждения как наиболее демократичный и оптимальный метод социального управления; органично сочетать различные аспекты публичного администрирования: а) общенациональный и региональный; б) ведомственный и межотраслевой; в) внутригосударственный и внешнеполитический; осуществляться в контексте развития международного сотрудничества; пользоваться широкой поддержкой общества и участников управленческого процесса.

3. Дорожно-транспортная аварийность является крупнейшей техногенной угрозой нового времени, успешное противодействие которой возможно только путем консолидации усилий мировой общественности, координации и синхронизации действий международных субъектов в рамках единой политики безопасности дорожного движения. Стремясь к дальнейшей интеграции в мировое экономическое пространство, будучи постоянным членом ряда международных транспортных организаций, Россия обязана учитывать глобальные направления противодействия дорожному травматизму, определенные международными актами по вопросам дорожной безопасности. Сейчас такими направлениями являются: развитие международного сотрудничества в сфере управления безопасностью дорожного движения; разработка национальных стратегий повышения безопасности дорожного движения, включение вопросов дорожной безопасности в содержание государственных целевых программ; имплементация международных регламентов (правил, нормативов) по вопросам автомобильного транспорта в отечественную практику; модернизация дорожного хозяйства, увеличение пропускной способности дорог; усиление технических требований безопасности автотранспортных средств; стимулирование развития общественного транспорта; снижение лимитов скорости движения в населенных пунктах и за их пределами; совершенствование системы статистического учета дорож-

но-транспортных происшествий; централизация управления сферой дорожной безопасности; всесторонняя поддержка деятельности профильных общественных организаций; повышение эффективности медицинского обеспечения безопасности дорожного движения; активизация борьбы с нарушениями правил дорожного движения; выявление и ликвидация мест концентрации аварий; применение прогрессивных методик водительской подготовки; организация масштабных информационных кампаний, направленных на профилактику дорожного травматизма.

Подводя итог, отметим, что только комплексный подход в применении правовых компетенций в работе ДПС ГИБДД способствует успешной реализации задач, поставленных государством по снижению уровня аварийности на дорогах РФ.

§2. Комплекс административно-правовых средств в области обеспечения безопасности дорожного движения

За обеспечение БДД несет ответственность публичная власть в лице ОВД. Она, «устанавливая правила перемещения пассажиров и грузов, осуществление уполномоченными органами экономической, тарифной, научно-технической и общественной политики, лицензировании, стандартизации и сертификации на автомобильном транспорте, удовлетворение нужд автотранспортного комплекса в топливно-энергетических и материально-технических ресурсах, надзоре и контроле за безопасностью дорожного движения»¹.

Проведем анализ сущности понятия административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения (АПОБДД). Есть мнение, что для АПОБДД важное значение имеет эффективная управленческая система обеспечения безопасности дорожного движения. Т.М. Занина отмечает, что необхо-

¹ Занина Т.М., Четвериков А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения / Т.М. Занина и др. // JuridCons. 2020. – URL: <http://juridcons.com/article/4520> (дата обращения: 01.08.2023).

димось обеспечения безопасности дорожного движения, исходя из непосредственной связи этой задачи с государственно-управленческой деятельностью, налагает обязанность использовать весь аппарат общей теории управления. Эта теория, будучи фундаментальной основой научного знания административного права, имеет способность выявлять и анализировать специфику управления в контексте конкретных областей общественной жизни¹.

Основу управленческой деятельности составляют административно-правовые нормы. Административные нормы регулируют большинство отношений в транспортной сфере, деятельность участников ДД, ответственность за нарушение ПДД.

Определим, что собой представляет безопасность дорожного движения. Согласно ст. 2 ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения – это «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Таким образом регулятор допускает возможность рисков наступления ДТП, ведь если данный вопрос рассматривать объективно, достичь в данной сфере полную безопасность на практике невозможно. Однако госвласть стремится к усовершенствованию данной области и реализации прав граждан на жизнь, безопасность и свободу передвижения.

Также стоит отметить, что безопасность дорожного движения является неотъемлемой частью безопасности страны. Данное положение отражается в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы². Ю.Ш. Никонова считает, что данный термин означает «разновидность общественной безопасности представляет собой систему общественных отношений, связанных с защитой личности, общества и государства от

¹ Калужный Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «Обеспечение безопасности дорожного движения» / Ю.Н. Калужный // Вестник КРУ МВД России. – 2017. – №1 (35) – С.74.

² Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р г. Москва // Российская газета – 2018. – № 15(7478).

ДТП...»¹. В сущности, названные определения схожи, содержание отражает изменчивый признак - «состояние безопасности». В.Ю. Назаров правильно отмечает, что данный термин означает нормативное и организационное воздействие на общественные отношения, связанные с дорожным движением, направленные на снижение вероятности дорожных происшествий и тяжести их последствий². Ю.Н. Калюжный пришел к выводу, что данное понятие представляет собой «комплекс мер, направленных на реализацию норм, регламентирующих порядок возникновения, развития и охраны образующих его общественных отношений»³.

Мы согласны с представленными позициями исследователей. Но также считаем, что административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения можно рассматривать как деятельность уполномоченных субъектов государственного управления, которая направлена на разработку и реализацию правовых норм, направленных на предупреждение и недопущение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, а также обеспечивающих права и законных интересов участников дорожного движения.

Безопасность дорожного движения – одна из главных государственных задач, поскольку напрямую относится в безопасности жизни и здоровью граждан, а соответственно к качеству жизни, социально-экономическому и демографическому показателю. Для того, чтобы улучшить безопасность дорожного движения путем административно-правового регулирования, необходимо понять источник проблемы, а именно причины подрыва безопасности в данной сфере. Изучив статистические данные, мы можем выявить несколько основных причин, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям, которые могут зависеть от водителя, а могут от самого пешехода.

¹ Никонова Ю.Ш. Административно-процессуальное регулирование государственного контроля (надзора) в сфере внутренних дел: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ю.Ш. Никонова. – Екатеринбург, 2019. – С.13.

² Назаров В.Ю. Административно-правовые основы безопасности дорожного движения / В.Ю. Назаров // Информационная безопасность регионов. – 2010. – №1. – С.47.

³ Калюжный Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «Обеспечение безопасности дорожного движения» / Ю.Н. Калюжный // Вестник КРУ МВД России. – 2017. – №1 (35) – С.74.

Исследуя статистику ДТП, можно выявить основные и наиболее часто встречающиеся причины их возникновения: несоблюдение очередности проезда перекрестка, а также несоответствие скорости указанным условиям; выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено и др. Система обеспечения безопасности дорожного движения имеет сложную структуру взаимосвязанных элементов, которая «включает в себя субъекты, формирующие и контролирующие безопасность дорожного движения; правовые нормы в сфере безопасности дорожного движения; административно-правовые методы управления»¹. Но даже при безупречном и эффективном административно-правовом регулировании невозможно обеспечить полноценную безопасность дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения зависит и от экономических, инновационных, социальных и прочих интересов государства, соответственно должны хорошо функционировать все указанные элементы.

Административно-правовые средства, в их комплексности, выступают как значимые и эффективные структурные компоненты охранительной деятельности государственных органов, которая нацелена на установление и развитие нормативных отношений в различных сферах общественной жизни на основе надежной юридической базы. Административно-правовые средства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, представляя собой разнообразный ассортимент инструментов, взаимосвязаны и взаимозависимы, образуя неразрывную систему, тесно взаимодействующую с уголовно-правовыми, финансово-правовыми, экономическими методами и широким спектром организационно-массовых мероприятий².

Анализируя содержание административно-правовых средств в контексте обеспечения безопасности дорожного движения, через объективный призму защиты прав участников данной деятельности, мы выявляем их как совокупность инструментов и подходов, с помощью которых государственные органы

¹ Занина Т.М., Четвериков А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения / Т.М. Занина и др. // JuridCons. 2020. – URL: <http://juridcons.com/article/4520> (дата обращения: 01.08.2023).

² Квитчук А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: историко-правовое исследование: Дис. ... д-ра юрид. наук / А.С. Квитчук. – СПб., 2006. – С.71.

и судебные инстанции реализуют меры по защите нарушенных прав и законных интересов граждан, принимающих участие в дорожном движении, с установленной целью восстановления этих прав, возмещения нанесенных убытков и привлечения виновных лиц к административной ответственности.

С учетом изложенного, мы можем выделить следующие характерные черты, представляющие собой существенные признаки административно-правовых средств, используемых в управленческой деятельности, ориентированной на обеспечение безопасности дорожного движения. Вступая в действие, данные средства становятся интегральной составной частью широкого спектра правоохранительных мер, которые реализует государство в области транспорта. Эти средства обретают свою конкретную сущность в рамках юридической парадигмы «административное принуждение», охватывая в своей деятельности и юрисдикционные, и неюрисдикционные процедуры. В рамках своего назначения они направлены на противостояние как административным правонарушениям, так и преступлениям, вредящим безопасности дорожного движения. Проявление одной из важных функций административного права, а именно профилактической функции, приобретает особую значимость в области обеспечения безопасности на дорогах. Она выражается, прежде всего, в предупреждении и предотвращении правонарушений административного характера. Следует подчеркнуть, что именно в сфере обеспечения дорожной безопасности профилактика административных правонарушений превращается в стратегический вектор, направленный на реализацию комплекса мер, предпринимаемых государством для укрепления законности и обеспечения порядка в дорожной сфере.

При анализе механизма управленческой деятельности, направленной на обеспечение дорожной безопасности, становится ясно, что административно-правовые средства в этом контексте, хотя и могут иметь общие черты, но в определенных ситуациях могут приобретать оттенки как регулятивного, так и организационного, а также превентивного характера. Следовательно, возникает потребность в условной классификации этих средств, учитывающей сложную сущность их применения.

Рассматривая данное положение более детально, мы выявляем возможность группировки административно-правовых средств в соответствии с определенными критериями:

1) разделение происходит на основе наличия или отсутствия нарушений норм автотранспортного законодательства. Таким образом, можно выделить административно-юрисдикционные средства, представляющие собой меры пресечения нарушений правил, норм и стандартов в дорожной сфере, а также включающие меры административной ответственности. Кроме того, существуют неюрисдикционные средства, направленные на предотвращение подобных нарушений;

2) при классификации административно-правовых средств следует обратить внимание на уровни правового регулирования, на которых они применяются. Так, можно выделить средства, основанные на федеральном законодательстве, которые детально определяются исходя из целей и задач, поставленных перед учреждающими органами. Кроме того, средства также регулируются подзаконными правовыми актами и имеют свою роль в обеспечении безопасности на дорогах. Наконец, важными составляющими механизма являются средства, оперирующие на локальном уровне правового регулирования, что позволяет адаптировать подходы к конкретным ситуациям и условиям в определенных регионах;

3) с учетом специфики регулирующего воздействия, которое оказывают административно-правовые средства в области обеспечения безопасности дорожного движения, мы можем провести их классификацию на три основных типа: средства убеждения, средства поощрения и средства принуждения. Применяя методы убеждения, поощрения и принуждения, органы администрации осуществляют управление системой безопасности дорожного движения, обеспечивают организованность потока автотранспорта, дисциплинированность поведения участников движения и устойчивость нормативных отношений в этой сфере. Предельно важно понимать, что от эффективности данных методов зависит функциональность всего комплекса управленческих мероприятий, на-

правленных на обеспечение безопасности дорожного движения, а также на обеспечение соблюдения норм правопорядка в данной сфере. Для достижения наибольшей эффективности в сфере обеспечения безопасности на дорогах, необходимо грамотно совмещать и взаимодействовать упомянутые методы убеждения, поощрения и принуждения. Это означает, что они не должны действовать в изоляции друг от друга, а, наоборот, должны синергетически взаимодействовать друг друга в соответствии с общей стратегической целью. Только в случае гармоничного взаимодействия этих методов можно достичь сбалансированного и всестороннего влияния на общественные отношения в сфере дорожного движения. Необходимо подчеркнуть, что избыточное усиление роли одного из методов неизбежно может вызвать социальные диссонансы, усиление уровня правонарушений и даже отклонение от принципов демократического управления в административной сфере;

4) в административной сфере, опираясь на характерный характер применения их принудительной природы, можно провести их классификацию на четыре ключевых типа: мероприятия административного предупреждения, меры административного пресечения, меры административного обеспечения и меры административной ответственности. Эти типы представляют собой набор специфических действий и мер, которые применяются органами исполнительной власти с целью контроля за правопорядком и обеспечения соблюдения законов, и в своем совокупном выражении образуют важное звено в механизме регулирования общественных отношений;

5) в разрезе многогранности действенности административных средств, которые применяются органами исполнительной власти, можно провести дополнительное разграничение по направлениям их использования, которые проявляются в рамках нормотворческой и правоприменительной деятельности. Это позволяет выделить две значимые категории: а) средства, используемые в ходе нормотворческого процесса, которые способствуют формированию и корректировке правовых норм, нормативов и стандартов, с тем чтобы установить четкие рамки и ориентиры для обеспечения безопасности дорожного движения; б)

средства, которые применяются в процессе осуществления правоприменительной деятельности, их действие направлено на надлежащее исполнение и соблюдение установленных норм и правил, а также на восстановление нарушенных прав и интересов сторон в ситуациях, связанных с дорожным движением. Эти две категории составляют фундаментальную часть арсенала административных средств, обеспечивающих регуляцию в сфере безопасности на дорогах и в целом содействующих обеспечению устойчивости и нормального функционирования дорожной инфраструктуры. Итак, по направленности их действий административно-правовые средства управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения делятся на:

- регулятивные (занимают ведущее место в системе административно-правовых средств охраны данной сферы общественных отношений, поскольку все другие средства направлены на обеспечение их реализации, предупреждение и пресечение их нарушений, привлечение виновных к административной ответственности);

- разрешительные (выдача разрешений на управление транспортными средствами; движение транспортных средств со сверхгабаритными, тяжеловесными, опасными грузами и в колонне; проведение ремонта и реконструкционных работ автомобильных дорог; пользование специальными звуковыми и световыми устройствами; еще одной формой разрешительной деятельности в исследуемой сфере является сертификация транспортных средств, работ, услуг на автомобильном транспорте);

- регистрационные (например, процедуры регистрации, перерегистрации авто-мототранспортных средств и снятие их с учета);

- лицензионные (лицензирование на автомобильном транспорте направлено на определение начальных и текущих условий предоставления услуг по перевозкам пассажиров и грузов, а также важнейших параметров обслуживания потребителей, в том числе обеспечение их безопасности во время перевозок);

- контрольно-надзорные (состоят из надзора за дорожным движением, за перевозкой опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, за проектиро-

ванием, строительством и эксплуатацией дорог, улиц, инженерных дорожных сооружений, объектов придорожного сервиса и т.д.);

- возобновляемые (направленные на возмещение убытков пострадавшим от дорожно-транспортных происшествий);

- превентивно-охранные (речь идет о том, что правовой инструментарий непосредственно направлен на предотвращение возникновения негативных факторов на автомобильном транспорте)¹.

Таким образом, понимание административно-правовых средств в области обеспечения дорожной безопасности требует глубокого анализа и системного подхода, учитывая их разнообразие, функциональное предназначение и контекст их использования.

Значительное значение в обеспечении безопасности и комфорта процессов передвижения на дорогах приобретают технические средства, которые входят в состав механизма организации дорожного движения. Основная миссия данных технических средств заключается в предупреждении возможности возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижении степени их негативных последствий в случае их наступления. Применение и развертывание технических средств организации дорожного движения сфокусированы на регулировании, обеспечении безопасности и надзоре за движением транспортных средств и пешеходов. В данную категорию входят дорожные знаки, играющие роль информационных ориентиров, дорожная разметка, которая структурирует и уточняет пространство дороги, системы освещения, обеспечивающие видимость и ясность дорожной инфраструктуры, а также разнообразные виды транспортных и пешеходных ограждений, светофорные комплексы, выразительные элементы разметки, оповещающие столбы, информационные панели и автоматизированные системы управления движением и прочие атрибуты. Среди различных групп участников дорожного движения, особенно важное положение занимают пешеходы и велосипедисты, представляющие наиболее мно-

¹ Никишин А.В. Административно-правовой статус подразделений ГИБДД горрайорганов внутренних дел: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Никишин. – М., 2011. – С.15.

гочисленную и в тоже время наиболее уязвимую категорию участников движения на дорогах, так как они не пользуются защитой транспортных средств в случае столкновений¹.

За 2022 год в Республике Татарстан причин ДТП выявлено множество: выезд на полосу встречного движения (21,3%); несоблюдение очередности проезда (18,5%); управление транспортом в нетрезвом состоянии (4,9%)². Немало аварий с уязвимыми участниками дорожного движения, поэтому при новом строительстве, ремонтных работах, во время эксплуатационного содержания автомобильных дорог, необходимо должным образом уделять внимание устройству технических средств организации дорожного движения. Отсутствие технических средств организации дорожного движения значительно увеличивает вероятность возникновения участков с повышенной аварийностью и мест концентрации ДТП.

Рассмотрим более подробно виды технических средств организации дорожного движения и их влияние на безопасность уязвимых участников дорожного движения.

1. Дорожный знак представляет собой символическое изображение, размещаемое на краю дорожного полотна, которое призвано донести специфическую информацию участникам дорожного движения и представляет собой одно из элементов управления движением на дорогах. Дорожные знаки подразделяются на различные категории, включая знаки предупреждения, определяющие приоритет, запрещающие обозначения, инструктирующие указания, информационно-направляющие обозначения, а также специализированные знаки обслуживания. Важным аспектом в контексте дорожных знаков является также использование специальных дополнительных табличек, которые уточняют действие знака либо предоставляют дополнительные сведения, способствуя более полному восприятию информации. Отмечается, что ключевой роль светоотра-

¹ Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. / В.И. Коноплянко. – М.: Высшая школа, 2017. – С.83.

² Показатели состояния безопасности дорожного движения [электронный ресурс]. – Доступ: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 01.08.2023).

жающей пленки, применяемой на поверхности дорожных знаков, заключается в обеспечении улучшенной видимости указаний водителями в условиях недостаточной освещенности, а также в периоды времени, когда видимость ограничена. Важно отметить, что отсутствие информационно-указательных знаков на пешеходных переходах, которые расположены на одном уровне с проезжей частью дороги, может существенно повлиять на возникновение транспортных происшествий, таких как столкновение с пешеходами. Это особенно актуально в условиях ограниченной видимости или темного времени суток.

2. Дорожная разметка представляет собой комплекс элементов, таких как линии, стрелки и символы, размещаемых на разнообразных участках дорожной инфраструктуры, включая проезжую часть дорог, велосипедные дорожки, бордюрные элементы, а также на конструктивных составляющих транспортных сооружений и дорожных ограждений. Она выполняет функцию информирования участников дорожного движения об особенностях и условиях движения, указывает на ограничения или потенциальные опасности, связанные с перемещением по данному участку дороги. В своей структуре дорожная разметка обозначается двумя основными группами: горизонтальной и вертикальной.

В ситуациях, где на дорогах реализуется четыре полосы движения, разметка пешеходного перехода рекомендуется оснащать островками безопасности, расположенными в бордюре, обеспечивая тем самым безопасное перемещение пешеходов на островке в направлении противоположного движения встречного транспорта. В населенных пунктах, когда из-за разнообразных обстоятельств невозможно применить другие методы регулирования скорости, предпочтительными становятся техники сужения ширины полос движения с применением дорожной разметки. С целью повышения осведомленности и внимания водителей на участках с повышенной аварийностью, в особенности там, где часто регистрируются транспортные происшествия, такие как столкновения с пешеходами, применяется метод дублирования информации дорожных знаков путем их изображения на проезжей части дороги с использованием соответствующей дорожной разметки.

Следует отметить, что безопасность дорожного движения зависит не только от мер, предпринимаемых государством, но и также от поведения участников дорожного движения. Как уже было нами установлено, нарушение ПДД – является основной причиной ДТП. Почему нарушается ПДД? Есть несколько вариантов: неопытность или неумелость, в связи с покупкой водительского удостоверения, что является нередким явлением; нежелание следовать правовым предписаниям и т.д. Если говорить о первой причине, то в данной области государство давно предпринимает меры по избежанию возникновения таких обстоятельств. Еще давно был установлен усиленный контроль за сдающим и принимающим экзамен в виде камер, установленных внутри транспортного средства, однако и это не помогает избежать покупку водительских прав, в соответствии с чем, эксперты и депутаты Государственной думы в 2021 году предложили усилить уголовную ответственность в ч. 5 ст. 327 УК РФ, а также увеличить штраф в ст. 12.7 КоАП РФ. На данный момент предложение находится на этапе рассмотрения. Если говорить о следующей причине, то в рамках научного подхода, наложившегося на неотложную необходимость укрепления безопасности дорожного движения, выдвигается задача разработки комплексных и целенаправленных мер, направленных на воздействие не только на внешние аспекты поведения граждан на дорогах, но и на их психологическое состояние, что, в свою очередь, способствует формированию долгосрочных и стойких стереотипов безопасного поведения. С одной стороны, следует строить действенные специальные программы, включая образовательные и просветительские инициативы, предназначенные для развертывания в образовательных учреждениях и представляющие собой мощный инструмент формирования осознанных норм и стандартов безопасного поведения на дорогах. С другой стороны, неотъемлемым звеном в цепочке воздействия является совершенствование традиционных методов информационно-разъяснительной деятельности, подкрепленной средствами массовой информации, которая, в свою очередь, способствует созданию отрицательного образа нарушителей правил дорожного движения и акцентирует внимание на агрессивном поведении на дороге. Это

важный аспект развития практики воздействия на поведение участников дорожного движения в целях формирования общественных отношений, где сотрудничество, взаимное доверие и взаимопомощь занимают центральное место.

При выборе конкретного административно-правового средства для целей управленческой деятельности, направленной на обеспечение безопасности на дорогах, особое внимание уделяется анализу сложившихся условий, наличию специфических обстоятельств, которые могут иметь решающее значение при определении оптимального выбора. Такой выбор неотделим от учёта задач и компетенций, присущих тому или иному органу (либо должностному лицу), функционирующему в конкретной ситуации, и подвержен влиянию субъективных факторов.

Подведем некоторые итоги первой главы дипломной работы.

ГИБДД имеет богатую историю становления и обладает достаточным правовым статусом для реализации возложенных на нее задач. В настоящее время ГИБДД является составным подразделением полиции по охране общественного порядка. В Приказе МВД России от 16.06.2011 г. № 678 определены нормативы штатной численности отдельных категорий сотрудников ГИБДД, которые содержатся за счет средств федерального бюджета, а также бюджетов субъектов федерации.

Считаем пробелом законодательства тот факт, что до настоящего времени отсутствует общепризнанная дефиниция понятия «безопасность дорожного движения» и наряду с данным нормативным определением существует множество научных точек зрения. Это создаёт определённые практические трудности. Вместе с тем в настоящее время, несмотря на указанную проблему, в России развивается стройная система органов, обеспечивающих эту безопасность на уровне, отвечающем общей защищенности человека.

Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения представляет собой механизм, который состоит из комплекса мер, направленных на уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение уровня их последствий.

ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД РОССИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§1. Контроль (надзор) за дорожным движением в деятельности ГИБДД

В 2015 году Правительство РФ запустило очередной этап административной реформы, в ходе которого планировалось провести глубокую модернизацию регуляторной политики¹. Ключевыми мероприятиями модернизации стали: регуляторная гильотина, внедрение в практику контрольно-надзорных органов риск-ориентированного подхода, регламентация порядка разработки и принятия нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, изменение подходов к организации и осуществлению государственного контроля (надзора) с переносом приоритетов в сторону профилактики нарушений обязательных требований. Одновременно были радикально изменены подходы к оценке результативности и эффективности контрольно-надзорной и профилактической деятельности, а также предприняты заметные усилия по гармонизации законодательства о контроле (надзоре) и об административных правонарушениях.

Новая регуляторная политика² рассматривает нормотворческую, контрольно-надзорную и административно-юрисдикционную деятельность как элементы единого цикла регулирования – от анализа ситуации к выработке государственной политики, установлению обязательных требований (нормативному правовому регулированию), осуществлению разрешительной деятельности, контролю (надзору), применению мер принуждения в отношении нарушителей к сбору данных, характеризующих состояние регулируемых отношений,

¹ Модернизация административного законодательства (цели, задачи, принципы и актуальные направления): монография / отв. ред. А.Ф. Ноздрачев. – М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: ИНФРА-М, 2018. 496 с.

² Регуляторная политика Российской Федерации: правовые проблемы формирования и реализации: монография / ред. кол. А.Ф. Ноздрачев, С.М. Зырянов, А.В. Калмыкова. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. – М.: Инфотропик Медиа, 2022. – С.84.

и переходу на новый цикл регулирования, но уже на более высоком уровне (по спирали, а не по кругу), поскольку при выработке государственной политики и нормотворчестве учитывается опыт, накопленный на предыдущем цикле регулирования.

Завершить юридическое оформление этого цикла в настоящее время реформаторам не удалось, разрешительная деятельность остается разобщенной – множество законодательных и подзаконных актов создают чрезвычайно сложную и запутанную разрешительную систему, в которой практически все органы исполнительной власти и многие органы местного самоуправления используют, руководствуясь самыми разными соображениями, множество видов разрешений, содержание которых далеко не всегда соответствует форме¹.

Заметным событием административной реформы стало принятие федеральных законов от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации»² и № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) в Российской Федерации»³, а также Федерального закона от 11 июня 2021 г. № 170-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации»⁴, которым внесены изменения более чем в 130 федеральных законов, в результате чего формирование системы законодательства о контроле (надзоре) было в целом завершено.

¹ Разрешительная деятельность в механизме государственного управления: монография / отв. ред. А.С. Емельянов, С.М. Зырянов. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, 2023. – 720 с.; Разрешительная система в Российской Федерации: научно-практическое пособие / отв. ред. А.Ф. Ноздрачев. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: ИНФРА-М, 2015. – 928 с.

² Об обязательных требованиях в Российской Федерации: Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31 (Часть I). – Ст. 5006.

³ О государственном контроле (надзоре) в Российской Федерации: Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31 (Часть I). – Ст. 5007.

⁴ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации: Федеральный закон от 11 июня 2021 г. № 170-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 24 (Часть I). – Ст. 4188.

В действующей системе регулирования законодательство о контроле (надзоре) на федеральном уровне представлено Федеральным законом № 248-ФЗ, федеральными законами о видах контроля и утверждаемые Правительством РФ положения о видах контроля.

Механизм правового регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения также претерпел значительные изменения. На первый взгляд, используемые в этой сфере средства регулирования довольно просты и не отличаются разнообразием – объем обязательных требований, предъявляемых к участникам дорожного движения, практически полностью охватывается правилами дорожного движения, которые обычный водитель осваивает за несколько месяцев обучения в автошколе.

Разрешительная система ограничена государственной регистрацией транспортных средств, основанной на формальных требованиях, и предоставлением права управления транспортными средствами. Контрольно-надзорная деятельность свелась к одной форме наблюдения за поведением участников дорожного движения с использованием средств видеofиксации; ответственность преимущественно административная в виде штрафов и лишения специального права. В действительности механизм регулирования отношений в области дорожного движения гораздо сложнее. В него вовлекаются смежные области общественных отношений из иных отраслей законодательства – об образовании, о здоровье, о дорогах и дорожном хозяйстве и об организации дорожного движения, о техническом регулировании и т.д. Эти «ответвления» усложняют также перечисленные выше средства. При углубленном рассмотрении разрешительная система «расползается» по нескольким сферам отраслевого регулирования. Кандидат в водители должен пройти медицинское освидетельствование и подтвердить годность к управлению транспортными средствами или отсутствие противопоказаний медицинского характера.

Медицинское освидетельствование вправе проводить учреждения, имеющие соответствующую лицензию. Отношения в этой области регулируются органами здравоохранения, руководствующимися законодательством о здо-

ровые населения. Затем он должен пройти обучение в образовательной организации, имеющей другую лицензию, сдать экзамены – представляющие собой форму аттестации – и получить удостоверяющий этот факт документ.

Обучение кандидатов в водители осуществляется в соответствии с утвержденными образовательными стандартами. Образовательные отношения регулируются уполномоченными в этой сфере органами исполнительной власти, руководствующимися законодательством об образовании.

Еще более многообразные средства регулирования используются в производстве транспортных средств и допуске их к эксплуатации, в дорожном строительстве и в организации дорожного движения. В первом случае в регулирование вовлекаются саморегулируемые организации, вступают в силу средства технического регулирования¹, а во втором – органы местного самоуправления и специфические регуляторы из сферы градостроительства, территориального планирования. Кроме того, в этих случаях широко применяются государственные и муниципальные заказы. Как видно, обязательные требования, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, устанавливаются не только Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»², Правилами дорожного движения и прилагаемыми к ним Обязательными требованиями³, но и Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты

¹ Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827) [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.tsouz.ru/> (дата обращения: 01.08.2023); Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.tsouz.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

² О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изм. от 10 июля 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

³ О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (с изм. от 2 июня 2023 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

Российской Федерации»¹, техническими регламентами ЕАЭС, Соглашением о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)², Градостроительным кодексом РФ³ и другими законодательными и иными нормативными правовыми актами.

Государственный контроль (надзор) всегда играл важную роль в этом механизме. В общих чертах его отличает от других видов контроля (надзора) то, что он традиционно осуществляется в отношении неподчиненных субъектов, что уже в советском административном праве служило основанием отнесения его к административному надзору⁴. Основным и на протяжении длительного времени единственным субъектом контроля (надзора) в этой сфере была Госавтоинспекция, хотя в настоящее время отдельные полномочия осуществляют военные автомобильные инспекции Минобороны России и Росгвардии, а также Ространснадзор в соответствии с компетенцией.

Вовлечение в контрольно-надзорную деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения Ространснадзора связано с как с объективными процессами усложнения предмета регулирования, так и с реформаторскими усилиями Правительства РФ. Происходит дивергенция контроля (надзора), причем в нескольких плоскостях. Во-первых, реализуется разграничение по объекту: в отношении предпринимателей и участников дорожного движения, во-вторых – по предмету. В данном случае наблюдается более сложная схема институционализации контроля (надзора) и формирование нескольких его видов:

- надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства о безопасности дорожного движения;

¹ Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 1 (Часть I). – Ст. 27.

² Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30 сентября 1957 г.) [электронный ресурс]. – Доступ: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.02.2023).

³ Градостроительный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 1 (Часть I). – Ст. 16.

⁴ Денисов Р.И. Правовые и организационные проблемы административного надзора в области внутренних дел: дис. ... д-ра юрид. наук / Р.И. Денисов. – М., 1983. – С.75.

- федеральный государственный контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения;
- государственный контроль (надзор) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления полномочий в области организации дорожного движения;
- федеральный государственный контроль (надзор) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве.

Из общей модели организации и осуществления контроля (надзора) выделены два вида контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения: надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства о безопасности дорожного движения и государственный контроль (надзор) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления полномочий в области организации дорожного движения. Первый вид регулируется Административным регламентом, утвержденным приказом МВД России от 2 мая 2023 г. № 264¹, второй – законодательством об общих принципах организации местного самоуправления.

Утвержденное постановлением Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения² играет роль положения о виде контроля, составляющего триединый комплекс актов нормативного правового регулирования государственного контроля (надзора), включающий Федеральный закон № 248-ФЗ, Федеральный закон № 196-ФЗ и указанное Положение. Требования

¹ Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 30 июня 2023 г. № 0001202306300035.

² Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 28 (Часть II). – Ст. 5531.

Федерального закона № 248-ФЗ не применяются к организации и осуществлению надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства о безопасности дорожного движения. В то же время Федеральный закон № 196-ФЗ имеет непосредственное отношение к двум видам контроля. Такое разграничение государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения, с одной стороны, представляется логичным и обоснованным.

Федеральный закон № 248-ФЗ регулирует отношения, связанные с оценкой соблюдения обязательных требований прежде всего субъектами, осуществляющими предпринимательскую и иную хозяйственную деятельность. Участники дорожного движения обязаны соблюдать общие требования, единые для всех, независимо от того, с какими целями они выезжают или выходят на проезжую часть. С другой стороны, необходимо отметить несколько обстоятельств. Во-первых, надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований о безопасности дорожного движения регламентируется нормативными правовыми актами МВД России. Федеральный закон № 196-ФЗ всего лишь легализует это обстоятельство.

Во-вторых, предметы обоих видов контроля в значительной части пересекаются, поскольку обязанность обеспечить соблюдение требований о безопасности дорожного движения водителями транспортных средств (за исключением водителей, использующих транспортные средства в личных целях) лежит на юридических лицах и индивидуальных предпринимателях – многие положения Федерального закона № 196-ФЗ, Правил дорожного движения и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения адресованы именно им. На это обстоятельство указывают также многие положения гл. 12 КоАП РФ, предусматривающие административную ответственность не только водителей, но и должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.

В-третьих, административные процедуры осуществления контрольных (надзорных) мероприятий и контрольных (надзорных) действий, предусмотренные Федеральным законом № 248-ФЗ, универсальны и могут применяться при осуществлении надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований о безопасности дорожного движения.

Федеральный закон № 248-ФЗ носит общий характер, его положения нуждаются в конкретизации федеральным законом о виде контроля и положением о виде контроля, за счет чего обеспечивается «подгонка» к специфическим условиям контрольно-надзорной деятельности в соответствующей области общественных отношений.

Надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований о безопасности дорожного движения в основном осуществляется в форме, которая в Федеральном законе № 248-ФЗ получила название «постоянный рейд». В ходе проведения постоянного рейда инспекторы вправе совершать определенные контрольные (надзорные) действия: осмотр, досмотр, опрос, истребование документов и инструментальное обследование. Фактически аналогичные действия совершают инспекторы ГИБДД (если под инструментальным обследованием понимать освидетельствование на состояние алкогольного опьянения).

Наблюдение за поведением участников дорожного движения с использованием средств видеофиксации соответствует другой форме государственного контроля (надзора) – мониторингу или режиму дистанционного государственного контроля (надзора), который, по смыслу Федерального закона № 248-ФЗ, заключается в постоянном опосредованном получении и анализе информации об объектах контроля с использованием систем (методов) дистанционного контроля, в том числе специальных технических средств, имеющих функции фотосъемки, аудио- и видеозаписи, измерения. Вывод надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований о безопасности дорожного движения исключает необходимость исполнения многих обременительных для органов контроля (надзора), прежде всего это касается проведения профилактических мероприятий и аналитической работы по планированию контрольно-

надзорной деятельности на основе оценки рисков, по оценке эффективности и результативности. С другой стороны, профилактика дорожно-транспортных происшествий всегда была и остается важнейшей задачей Госавтоинспекции. Эта задача поставлена в Концепции общественной безопасности в Российской Федерации и в федеральных целевых программах, направленных на повышение безопасности дорожного движения, связанные с профилактикой проблемы всегда привлекали внимание специалистов¹.

Пропаганда безопасности дорожного движения осуществляется иными методами, нежели предусмотренными Федеральным законом № 248-ФЗ. Учитывая, что эти методы выработаны в течение многих десятилетий, вряд ли целесообразно менять подходы к профилактике в угоду единообразию. Пересечение предметов контроля (надзора) выявляется и при сопоставлении формулировок Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, утвержденного постановлением Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1043².

Первый вид контроля (надзора) осуществляется Госавтоинспекцией и военными автомобильными инспекциями, второй – Ространснадзором. В предмет первого входит в том числе соблюдение обязательных требований к содержанию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского наземного электрического транспорта, к проведению строительных, ремонтных и иных работ, к установке и эксплуатации технических средств ор-

¹ Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев. – М.: Юрид. лит., 1989. 224 с.; Капустина Е.Г., Лимарева Е.С. Профилактика безопасности дорожного движения как важнейшее условие формирования правовой культуры современного общества / Е.Г. Капустина и др. // Транспортное право. – 2017. – № 1. – С. 25–28; Молчанов П.В. Профилактика правонарушений в области дорожного движения / П.В. Молчанов // Административное право и процесс. – 2019. – № 5. – С. 63–68.

² О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве» (вместе с «Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве»): Постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1043 (ред. от 30.12.2022) // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (Часть III). – Ст. 5421.

ганизации дорожного движения и иных элементов обустройства автомобильных дорог. В предмет второго вида контроля (надзора) входит соблюдение обязательных требований к перевозкам опасных грузов, движению тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, работам по капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, обязательных требований, предъявляемых к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим эксплуатацию транспортных средств, и пр. В положениях об этих видах контроля (надзора) предпринята попытка разграничить предметы ведения указанием, что к ведению Госавтоинспекции относится оценка соблюдения обязательных требований исключительно в части обеспечения безопасности дорожного движения и что Госавтоинспекция не вправе проверять соблюдение обязательных требований, отнесенное к предмету второго вида контроля (надзора). Однако следует признать, что обязательные требования всегда направлены на обеспечение безопасности, как того требует Федеральный закон № 247-ФЗ, поэтому на практике исключить конкуренцию между этими видами контроля (надзора) не так просто.

На основании изложенного можно сделать следующие выводы: 1) государственный контроль и надзор в области безопасности дорожного движения можно определить как обеспечение и осуществление охранной деятельности в рассматриваемой сфере, основанной на нормах, содержащихся в действующих нормативных правовых актах, путем осуществления законных полномочий, возложенных на должностных лиц исполнительных органов государственной власти, главным из которых является Госавтоинспекция, а также легальных мер принуждения относительно подконтрольных субъектов, поведение которых признается неправомерным; 2) механизм контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения является частью общего государственно-правового механизма обеспечения данного вида безопасности; 3) в правовое регулирование механизма контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения органично включены средства различного

функционального характера, реализация которых происходит в административно-правовых формах; 4) контрольно-надзорная деятельность занимает ключевое место в системе обеспечения безопасности дорожного движения, а основным субъектом, ее осуществляющим, являются подразделения ГИБДД МВД России.

§2. Осуществление регистрационных полномочий сотрудниками ГИБДД

Актуальность государственных услуг в сфере безопасности дорожного движения, предоставляемых Министерством внутренних дел РФ, в настоящее время обуславливается целым рядом причин. Среди основных можно выделить следующие:

1. Востребованность государственных услуг ГИБДД. В течение последних лет по данным Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ указанные услуги представляют собой довольно популярные услуги, которые достаточно просты в получении на Едином портале государственных услуг¹.

2. Широкая аудитория получателей государственных услуг ГИБДД, так как участие в дорожном движении принимает большой круг лиц².

3. Воздействие на уровень безопасности дорожного движения. В частности, в ходе осуществления регистрации транспортных средств сотрудниками ГИБДД реализуется государственный контроль допуска транспортного средства к участию в дорожном движении³.

¹ Топ-10 самых популярных электронных госуслуг России / СNews [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cnews.ru> (дата обращения: 01.08.2023).

² Затолокин А.А. Проблема правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сегвеем), электросамокатом / А.А. Затолокин, О.И. Вислогубова // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сб. материалов Всерос. науч.-практ. конф. – Орел, 2018. – С. 57.

³ Затолокин А.А. Предоставление государственных услуг ГИБДД в электронном виде / А.А. Затолокин // Общество и право. – 2019. – № 2 (68). – С. 102.

В Правилах государственной регистрации транспортных средств, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»¹, закреплено, что процедура государственной регистрации транспортных средств, направленная на официальное оформление и закрепление правового статуса данных транспортных средств, осуществляется путем обращения в специальные регистрационные подразделения, которые функционируют в качестве уполномоченных органов для данной цели. Суть этого процесса заключается в закреплении за конкретным субъектом, являющимся собственником указанного транспортного средства, определенных правовых обязанностей и прав в соответствии с действующим законодательством. В соответствии с правовыми нормами и нормативами, прописанными в законодательных актах, процедура государственной регистрации транспортных средств возлагается на регистрационные подразделения, которые, в свою очередь, осуществляют официальную регистрацию за лицами, являющимися законными собственниками транспортных средств. Важно отметить, что данный процесс подлежит применению к лицам, достигшим определенного возраста и признанным дееспособными в смысле гражданского права. Таким образом, лица, не достигшие возраста 16 лет или признанные недееспособными, в силу своего статуса не могут быть субъектами данной процедуры.

Кроме того, процедура государственной регистрации транспортных средств имеет свои вариации, которые зависят от специфических юридических отношений. В случаях, когда собственником транспортного средства является лицо, владеющее им на праве хозяйственного ведения, оперативного управления или на основании договора лизинга, процесс государственной регистрации

¹ О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764 [электронный ресурс]. – Доступ: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

осуществляется в соответствии с особыми нормами, учитывающими эти специфические отношения.

Важным аспектом является также установление процедурной возможности для государственной регистрации транспортных средств в случаях, когда субъектом данного процесса являются лица, относящиеся к категории несовершеннолетних. Так, родители, усыновители, опекуны или попечители, действуя в интересах несовершеннолетних граждан, являющихся собственниками транспортных средств, могут осуществлять процедуру государственной регистрации от их имени, тем самым обеспечивая правовую защиту интересов несовершеннолетних и обеспечивая им возможность участия в правовых отношениях в сфере транспортного обращения.

С 1 января 2020 г. вступили в силу новые правила регистрации транспортных средств, а также новый регламент регистрации транспортных средств, согласно Приказу МВД России от 21.12.2019 № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств» (далее - Приказ МВД России от 21.12.2019 № 950)¹. Заявителями на предоставление государственной услуги выступают физические лица, которые имеют регистрацию по месту жительства или месту пребывания в РФ, или юридические лица, индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в Российской Федерации, являющиеся в соответствии с пунктом 1 статьи 4 Федерального закона «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 283-ФЗ² владельцами транспортных средств (далее - Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ).

¹ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств: Приказ МВД России от 21.12.2019 № 950 (с изм. от 28.09.2020) // Российская газета. 2020. 9 янв.

² О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ (ред. от 30 декабря 2021 г.) «» // Российская газета. – 2018. – № 170(7633).

Ключевые нововведения с вступлением в силу Приказа МВД России от 21.12.2019 № 950: 1) возможность регистрации автомобиля непосредственно в автосалоне; 2) введение зависимости региона на регистрационных номерах от места регистрации владельца; 3) исключение возможности регистрации автотранспортного средства на детей; 4) увеличение срока нахождения временно ввезенных автомобилей в РФ без регистрации.

Рассмотрим кратко указанные нововведения в правила регистрации транспортных средств. С 1 января 2020 г. стало возможным зарегистрировать автотранспортное средство непосредственно в автосалоне, исключая необходимость посещения для этого регистрационного отдела ГИБДД. Таким образом, свидетельство о регистрации и государственные регистрационные знаки на автотранспортное средство выдаются собственно в автосалоне. Следует отметить, что право осуществления таких действий дано не всем автосалонам, а только тем, кому присвоен статус специализированной организации и которые включены в специальный реестр. Список автомобильных салонов, уполномоченных регистрировать автотранспортные средства, опубликован на сайте ГИБДД (п. 5, 19, 47-50 Правил государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764, ст. 21 Федерального закона от 03.08.2018 № 283-ФЗ).

Еще одним важным нововведением является установление зависимости региона на регистрационных номерах от места регистрации владельца. Регион на номерах теперь зависит от места регистрации владельца. Ранее регистрационные знаки на автомобиль выдавали с указанием того региона, в котором они выдаются. С 1 января 2020 г. код региона привязан к месту регистрации лица, на чье имя регистрируется транспортное средство (п. 9 Правил государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденных Постановлением Прави-

тельства РФ от 21.12.2019 № 1764, ст. 21 Федерального закона от 03.08.2018 № 283-ФЗ). В связи с этим стал возникать ряд проблем, связанных с недостаточной осведомленностью населения о разделении законодателем понятий «присвоение государственного номера» и «выдача государственного регистрационного знака». Сотрудниками ГИБДД присваивается номер транспортному средству в ходе процедуры, которая закрепляет определенный номер за конкретным транспортным средством. Выдача же физических государственных знаков предполагает фактическую выдачу владельцу транспортного средства металлических табличек с отображением закрепленного номера на конкретное транспортное средство.

Также законодателем с 1 января 2020 г. увеличено время пребывания ввезенного на территорию РФ транспортного средства без регистрации с шести месяцев до одного года. Несмотря на достаточно активное реформирование сферы осуществления регистрации транспортных средств сотрудниками ГИБДД, на практике возникает целый ряд проблем, анализ которых позволяет разделить их на несколько основных крупных групп: 1) проблемы, связанные с несовершенством механизма оказания услуг через Единый портал государственных услуг; 2) проблемы, возникающие в процессе осмотра транспортного средства; 3) проблемы, связанные с возникновением спорных и конфликтных ситуаций граждан с сотрудниками ГИБДД и между самими гражданами в межрайонных регистрационных отделах при получении рассматриваемой в данной статье государственной услуги и отсутствием фиксации процесса оказания данной гос. услуги в межрайонных регистрационных отделах.

Сотрудники ГИБДД несут ответственность за увеличение времени осмотра таких транспортных средств, которое фактически не зависит от них, а исходит от невозможности заезда крупногабаритных транспортных средств на смотровую площадку. Результатами служебных проверок по таким жалобам становятся такие негативные последствия для кадрового состава МРЭО, как лишение премий, задержка в присвоении очередного специального звания, невозможность перевестись на вышестоящую должность и др.

§3. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности ГИБДД

Пропаганда безопасности дорожного движения занимает важное место в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД), имея за цель снижение аварийности, повышение уровня осведомленности и ответственности участников дорожного движения. В рамках этой деятельности, возникают следующие ключевые вопросы:

1) Эффективность информационных кампаний: Как оценить эффективность разнообразных информационных мероприятий, проводимых ГИБДД, включая создание информационных роликов, буклетов, памяток и обучающих материалов, нацеленных на просветительство в сфере безопасности дорожного движения?

2) Целевые аудитории: Как определить наиболее уязвимые группы участников дорожного движения (молодежь, пожилые люди, пешеходы, велосипедисты) и разработать специфические подходы для пропаганды безопасности, учитывая особенности каждой группы?

3) Медийные платформы: Как выбрать оптимальные каналы для распространения информации о безопасности дорожного движения среди разных возрастных и социокультурных групп, включая традиционные СМИ, социальные сети, онлайн-ресурсы и другие?

4) Активное взаимодействие с общественностью: Как организовать и эффективно проводить совместные мероприятия с широкой общественностью, включая конференции, семинары, тренинги, форумы и тематические встречи, с целью активного вовлечения граждан в процесс распространения безопасных практик?

5) Использование инноваций: Как интегрировать современные технологии, такие как виртуальная реальность, интерактивные приложения и онлайн-игры, в процесс пропаганды безопасности дорожного движения среди разных категорий участников?

6) Мониторинг и оценка: Как разрабатывать методики и инструменты для оценки эффективности пропагандистских мероприятий, анализа их воздействия на поведение участников дорожного движения и реальное снижение аварийности?

7) Адаптация к изменениям: Как обеспечить постоянное обновление и адаптацию информационных материалов и методов пропаганды с учетом изменений в законодательстве, технологических трендов и динамики дорожной ситуации?

8) Сотрудничество с другими институтами: Как обеспечить эффективное взаимодействие с другими ведомствами, образовательными учреждениями, некоммерческими организациями и частным сектором для максимального охвата аудитории и координации усилий по пропаганде безопасности дорожного движения?

Эти вопросы являются основой для разработки и реализации стратегий и планов действий ГИБДД в области пропаганды безопасности дорожного движения.

Актуализация и выполнение комплекса мер, направленных на обеспечение и поддержание безопасности в сфере дорожного движения, в настоящий момент времени находятся в самом ранжируемом разряде приоритетных задач государственного уровня. Величина уровня прогресса и эволюции в сфере экономических взаимодействий недвусмысленно диктует увеличение степени интеграции автомобильного парка во многих нациях, и вот это нарастающее явление подвлекает за собой неизбежное появление непредвиденных событий на транспортных путях. Возросшая аварийная активность на транспортных маршрутах оказывает неизбежное и каскадное влияние, распространяя свои негативные последствия как на экономическую структуру общества, так и на социодемографический пласт. Следовательно, схема взаимодействия между стремлением к углублению и усовершенствованию областей государственной управленческой практики и затронутыми ими воздействиями и результатами

организационной реализации складывается как тесно сплетающийся и взаимозависимый цикл.

В свете неотложной необходимости стабилизации динамично развивающейся ситуации в сфере аварийности на автомобильном транспорте, национальные органы государственной власти нацелены на реализацию многочисленных стратегий и мер, предпринимаемых с оглушительной настойчивостью, с целью обеспечения постепенного сокращения уровня аварийности. В зоне особого внимания этих органов, акцентированного на принципах проактивного реагирования на сложившиеся вызовы, занимает выдающееся место Государственная инспекция безопасности дорожного движения, принадлежащая к структурам Министерства внутренних дел Российской Федерации. В рамках ее комплексной деятельности одним из приоритетных направлений выступает тщательно проработанная и насыщенная пропаганда безопасности дорожного движения.

Особое значение в рамках упомянутой деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, как учреждения, находящегося под юрисдикцией МВД России, приобретает Приказ МВД России, датированный 29 декабря 2018 года, под номером 903. Данный приказ, именуемый "Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения", акцентирует внимание на ключевых стратегических подходах, нацеленных на совершенствование мероприятий, осуществляемых ГИБДД в плоскости предотвращения возникновения аварийных ситуаций на дорогах Российской Федерации.

Центральной осью описываемого наставления становится планомерное расширение и углубление правосознания участников дорожного движения, поддерживаемое активным развитием их правовой грамотности. Следовательно, основной стратегической целью наставления организации ГИБДД выступает актуализация высокой степени ответственности и дисциплины в поведении на дорогах, а также ограничение числа нарушений норм и правил Правил до-

рожного движения, что в итоге приводит к свершению минимального количества аварийных ситуаций на дорожных трассах и улицах.

Пропаганда безопасности дорожного движения, вкладывающая в себя сущностное проявление управленческой деятельности, привержена главным образом исполнению мер, тесно связанных с осуществлением деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Примечательно, что в отсутствии тесно сфокусированной взаимосвязи с участниками дорожной инфраструктуры, пропаганда безопасности дорожного движения лишается своей фундаментальной целесообразности. В качестве дополнительного замысла, лежащего в основе мероприятий по пропаганде, замечается выраженное психологическое воздействие, происходящее со стороны органов управления, на участников дорожного движения, направленное на активное формирование социально приемлемых образцов поведения, подчиняющихся законодательству.

Мероприятия пропагандистского характера, в своей совокупности, предполагают внимательное обдумывание и предоставление определенных условий, обеспечивающих надлежащее выполнение их функций. Ключевое значение также придается учету множественных социальных групп, которые образуют мозаику общественного тела, исходя из различных параметров и факторов, и, конечно же, учитывают аспекты возрастных характеристик.

Пропаганда безопасности дорожного движения, отражая свою природу и основополагающие цели, привержена осуществлению ряда основополагающих направлений в рамках Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД), как внедренных в указанных документах. Эти направления обретают важное значение для поддержания стабильности и повышения уровня безопасности на дорогах, а, следовательно, исследование и анализ их содержания представляется необходимым.

В первую очередь, увлечение Госавтоинспекцией анализом и толкованием нормативно-правовых актов, сопряженных с деятельностью органа, раскрывает глубокое понимание его компетенции и роли в обеспечении общей безопасности на дорогах. Данная ориентированность на нормативные правила, как

базовый элемент управления, выражает тесную взаимосвязь между законодательным регулированием и выполнением ключевых задач ГИБДД.

Дополнительно, путем организации и проведения мероприятий общественного характера и целенаправленных акций, направленных на активизацию и повышение уровня ответственности участников дорожного движения, Госавтоинспекция стремится стимулировать формирование дисциплинированных практик в сфере дорожной безопасности. В этом контексте, эффективность организованных мероприятий, с учетом современных тенденций социального взаимодействия, играет важную роль в реализации вышеперечисленных целей.

Кроме того, осуществление распространения информации на широком спектре уровней, от местных до государственных, призвано обеспечить широкий охват населения информацией о причинах и последствиях возникновения ситуаций на дороге, обретающих аварийный характер. Предоставление аналитической и конструктивной информации, касающейся ликвидации подобных ситуаций, способствует уровню осведомленности и реакции участников дорожного движения на происходящее.

Следует выделить, что в современном обществе, характеризующемся высокой степенью развития и прогресса, возникла настоятельная потребность в применении инновационных, передовых методов и стратегий для эффективной реализации задач пропагандистской ориентированности. С позиций социального развития, характерного для настоящего времени, наблюдается внутренний природный требовательный запрос к использованию средств информационно-образовательного характера, в частности, к вовлечению рекламных роликов в сферу пропаганды дорожной безопасности.

Эволюционное движение общества на современном этапе подразумевает приоритетное внедрение разнообразных коммуникационных форм и инструментов для обеспечения максимально эффективной реализации мер пропаганды безопасности на дорогах. В этой связи, весьма естественным и оправданным является интегрированное использование визуальной составляющей, в частности рекламных роликов, которые не только информируют о сущности

проблемы, но и воплощают наглядные примеры неблагоприятных последствий ошибок и несоблюдения норм безопасности в процессе управления транспортными средствами.

Особенно следует подчеркнуть, что большинство таких видеороликов стремятся обрести устрашающий характер, что способствует внушению участникам дорожного движения неотвратимость и серьезность возможных последствий, возникающих в результате неверных решений в области безопасного управления автотранспортом. Таким образом, такие ролики стимулируют интеллектуальное обдумывание путей и методов корректного поведения в процессе перемещения, оказывая тем самым влияние на поведенческие аспекты участников дорожного движения в сторону более осознанного и правильного обращения с транспортными средствами.

Особо актуальным является стратегическое рассмотрение вопроса о размещении высокотехнологичных информационных носителей в виде мониторов, способных воспроизводить многогранную социальную рекламу, тесно связанную с областью дорожного движения, в множестве общественных мест. Этот практический аспект охватывает такие важные зоны, как публичные пространства, городской транспорт, автомагистрали, зоны технического обслуживания и топливозаправочные станции. Важно подчеркнуть, что эффективность таких мер в увеличении уровня информированности и повышении дисциплинированности участников дорожного движения становится непреложной.

Неоспоримо, что при таком способе донесения информации, как использование медиа-мониторов, создаются условия для более интенсивного воздействия на восприятие индивидов в публичных пространствах, в частности, при подходе к решениям в сфере безопасности дорожного движения. Большой эффект принесут визуально интересные и содержательные рекламные видеоролики, способные донести до аудитории статистические данные о дорожных инцидентах, толкования правил участия в движении, вовлечь в рассмотрение реальных происшествий, включая те, что завершились трагически.

Примечательно, что исключительная значимость и проникновенность последнего типа рекламы обусловлена её способностью обратиться к эмоциональной сфере личности, создать острое осознание возможных негативных исходов, что в конечном итоге способствует формированию более благоразумных и ответственных поступков в рамках автомобильных дорог.

Современное информационное общество предоставляет широкие возможности для реализации разнообразных форм пропаганды, направленной на обеспечение дорожной безопасности, исходя из доступности этих форм для широкой массы граждан. Среди разнообразных вариантов можно выделить важное значение интернет-пространства, которое способствует достижению масштабности и глубокого воздействия на общественное мнение. В этом контексте, информационные порталы, размещенные в открытом доступе, являются высокоэффективным инструментом пропаганды дорожной безопасности. Эти порталы предоставляют широкий спектр информации, включающий в себя детальные статистические анализы аварийных случаев на дорогах страны, а также систематизированные меры и рекомендации, направленные на активное предотвращение дорожно-транспортных происшествий.

Одним из важных компонентов информационных ресурсов являются разделы, посвященные комментариям к ключевым нормативным документам, регулирующим сферу дорожно-транспортной безопасности. Это позволяет гражданам более глубоко разобраться в сущности норм и принципов, лежащих в основе правового регулирования в данной области. Одновременно, они также могут получить юридические консультации от опытных специалистов в случае возникновения вопросов или неопределенностей. Все эти меры способствуют укреплению правовой культуры среди участников дорожного движения и поддерживают активное вовлечение граждан в усилия по повышению общественной безопасности на дорогах.

Широкое распространение и нарастающее влияние цифровых технологий приводит к возникновению дополнительных перспективных направлений в проведении эффективных пропагандистских мероприятий, в частности, с ис-

пользованием передовых мобильных устройств связи. Отчетливо обозначается важность освоения и внедрения инновационных методов в области обеспечения дорожной безопасности, что сдвигает акцент с традиционных средств информирования на новые перспективы.

Одной из актуальных стратегий, рассматриваемых в контексте этой эволюции, является интеграция мобильных приложений с целью предоставления важных функциональных возможностей для пользователей. Это, в частности, предполагает разработку и распространение стандартных приложений, которые позволили бы пользователям осуществлять голосовые вызовы и получать неотложные консультации от высококвалифицированных специалистов Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) даже в ситуациях, когда доступ к сети ограничен из-за работы в оффлайн режиме. Особо актуальным это становится в сценариях, когда происходит аварийная ситуация на автомагистрали или на удаленных участках дороги, где доступ к коммуникационным точкам ограничен.

Следовательно, интеграция современных мобильных технологий в область дорожной безопасности расширяет перспективы пропагандистских усилий, способствуя обеспечению более надежных и оперативных средств связи между участниками дорожного движения и компетентными органами, такими как ГИБДД, что в конечном итоге влияет на повышение уровня безопасности и снижение вероятности возникновения аварийных ситуаций на дорогах.

Среди разнообразных стратегий и методов, используемых для пропаганды безопасности дорожного движения, отличительное положение занимает комплексный подход к мобилизации и эффективному использованию кадрового состава сотрудников Государственной автомобильной инспекции (Госавтоинспекции). Очевидно, что ключевыми составляющими этого подхода являются высокая профессиональная подготовка сотрудников, освоение психолого-педагогического опыта и практик, нацеленных на эффективное взаимодействие с разнообразными социальными группами, включая различные категории населения. Подобный профессиональный опыт позволяет разрабатывать и приме-

нять индивидуальные и групповые стратегии воздействия, адаптированные к конкретным потребностям и особенностям аудитории.

Кроме того, невозможно преувеличить роль технически подкованных специалистов, которые являются неотъемлемой частью современной реализации пропаганды дорожной безопасности. Эти специалисты обеспечивают эффективную трансляцию информационных сообщений к гражданскому населению, используя современные технологии коммуникации и информационных систем. С их помощью осуществляется широкий охват населения, обеспечивая максимальную доступность и понимание предоставляемой информации.

Положительный опыт в области реализации пропагандистских мер можно наблюдать в примере дистанционного формата профилактических бесед с участием сотрудников ГИБДД Республики Татарстан и школьников, проводимого в течение 2020 года. Этот опыт оказался особенно актуальным в условиях введенных санитарно-эпидемиологических ограничений из-за пандемии COVID-19. Основная цель таких мероприятий заключалась в предотвращении роста показателей аварийности и травматизма среди детей, что свидетельствует о успешной адаптации пропаганды дорожной безопасности к меняющимся обстоятельствам и социокультурным условиям.

Важно отметить, что в контексте современных образовательных практик предоставляется значимая возможность для студентов и курсантов ведомственных высших учебных заведений, таких как Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, взаимодействовать с учреждениями образования, ориентированными на школьный контингент. В частности, это относится к школьным образовательным учреждениям, в которых осуществляется обучение учащихся начальных, средних и старших классов. Студенты и курсанты вузов ведомственной направленности, в том числе Казанского юридического института МВД России, имеют уникальную возможность оперативно передавать необходимую и релевантную информацию о нормах и правилах безопасности на дорогах, а также о принципах и практиках безопасного дорожного движения, в среду школьников.

Примечательно, что такие мероприятия играют важную роль в формировании и повышении уровня дисциплинированности учащихся. Их сознательное ознакомление с ключевыми аспектами безопасности на дороге и навыками соблюдения дорожных норм и правил способствует становлению более ответственных и зрелых участников дорожного движения в будущем. Эффективное взаимодействие с молодежью на этапе ее формирования и становления имеет долгосрочное значение и содействует изменению восприятия и оценки полицейской деятельности.

Помимо этого, не следует упускать из виду, что подобные мероприятия способствуют выработке положительного образа сотрудника правоохранительных органов уже на начальных этапах воспитания и обучения подрастающего поколения. Этот процесс направлен на формирование доверия к полицейским и, следовательно, на укрепление взаимодействия общества с правоохранительными структурами¹.

Путем проведения всестороннего анализа можно утверждать, что пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой многогранный и глубокий комплекс мероприятий, охватывающий разнообразные аспекты и сферы деятельности, и направленный на эффективное воздействие на широкие общественные слои. Этот комплекс охватывает не только популяризацию основных принципов безопасного участия в дорожном движении, но и включает в себя глубокие аналитические исследования, адаптированные под текущие социокультурные условия, с целью снижения рисков возникновения аварий и инцидентов на дорогах.

Следовательно, данная деятельность выступает важной составляющей социальной практики, нацеленной на смягчение негативного влияния аварийно-опасных ситуаций на общественное благополучие. Взаимосвязь между мероприятиями пропаганды и их воздействием на массы позволяет оценить глубину

¹ Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся вузов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения / И.И. Кузнецова // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2014. – № 1. – С.35.

и эффективность данного процесса в контексте общественного восприятия, что является одним из главных показателей успешности пропагандистских усилий. Эволюция этого процесса, в которой отчетливо прослеживается интеграция информационных и технологических ресурсов, говорит о его адаптации к современным тенденциям и ориентированности на максимальное охватывание аудитории.

Эффективное и своевременное применение дифференцированных мер пропаганды в зависимости от ситуаций и контекстов позволит обеспечить повышение уровня безопасности дорожного движения в целом и минимизацию рисков, связанных с дорожно-транспортными инцидентами. В итоге, такой подход содействует не только защите жизни и здоровья участников движения, но и обеспечению более устойчивой и безопасной дорожной среды для общества.

Подведем некоторые итоги второй главы дипломной работы.

1. Гарантирование безопасности дорожного движения представляет собой одну из ключевых сфер оперативной и административной деятельности правоохранительных органов, прежде всего, полиции. Следует подчеркнуть, что данное направление находится в зоне пристального внимания со стороны властных структур на различных уровнях управления. Процесс надзора и контроля за дорожным движением в Российской Федерации включает как федеральные, так и региональные инстанции, которые выполняют специализированные и чрезвычайно важные функции. Особое влияние и решительное регулирование осуществляет ГИБДД, составляющая структурную часть Министерства внутренних дел Российской Федерации. Следовательно, данная служба действует как центральный орган надзора и контроля за соблюдением правил и норм дорожного движения на территории страны. Подчеркивается, что в ходе своей оперативной и административной деятельности, ГИБДД реализует широкий спектр функций, как теоретических, так и практических, которые в совокупности обеспечивают эффективное воздействие на уровень безопасности на дорогах. Эти обязанности охватывают все аспекты дорожного движения и заложены в

соответствующих положениях и нормативных актах, где каждый из 23 подпунктов Положения играет роль в развитии и реализации политики обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, активная деятельность ГИБДД как специализированного органа в области дорожной безопасности демонстрирует уровень высокой ответственности государства за жизни и здоровье граждан, а также подчеркивает важность и неотложность этой проблемы в рамках общенациональных стратегий по обеспечению общественной безопасности и устойчивого развития.

2. Возможность осуществления служебных обязанностей сотрудниками ГИБДД представляет собой неотъемлемую часть сферы их компетенций, которые оказывают значимое влияние на обеспечение безопасности дорожного движения и соблюдение соответствующих норм и правил. Одновременно с этим, стремление к оптимальной структуризации этих полномочий выглядит актуальным и позволяет более четко определить цели и задачи ГИБДД в области регулирования дорожного движения и соблюдения дорожных норм.

Важным аспектом, который заслуживает внимания, является группировка данных полномочий в несколько категорий с целью обеспечения системности и согласованности их исполнения. Выполнение обязанностей сотрудниками ГИБДД являются составной частью компетенционных полномочий, которые представляется целесообразным сгруппировать следующим образом: 1) контрольно-надзорные полномочия; 2) полномочия регистрационного характера; 3) полномочия правопредставительного характера; 4) юрисдикционные полномочия; 4) организационные полномочия; 5) обеспечительные и учетные функции. Такая классификация полномочий позволяет эффективнее организовать служебные функции сотрудников ГИБДД, обеспечивая при этом более четкое взаимодействие между ними и различными сторонами, затрагивающими область дорожной безопасности. Перечень указанных полномочий может быть представлен следующим образом: первоначально, контрольно-надзорные полномочия, которые включают в себя осуществление непосредственного мониторинга и надзора за соблюдением правил дорожного движения; затем, полномо-

чия регистрационного характера, которые связаны с процедурами регистрации и учета транспортных средств; далее, полномочия правопредставительного характера, направленные на обеспечение правовых интересов участников дорожного движения; также, юрисдикционные полномочия, подразумевающие возможность применения санкций и решения дорожных споров; следом, организационные полномочия, которые направлены на управление оперативной деятельностью и координацию различных службных аспектов; и, наконец, обеспечительные и учетные функции, которые включают контроль за выполнением мероприятий и отчетностью.

Следует подчеркнуть, что структуризация и классификация полномочий сотрудников ГИБДД обеспечивает не только более четкое понимание их роли в обеспечении дорожной безопасности, но и способствует оптимизации их деятельности, обеспечивая эффективное взаимодействие между различными аспектами области дорожного движения и улучшение общественной безопасности в целом.

3. Современное время характеризуется динамичными трансформациями в объеме полномочий, которые сотрудникам ГИБДД предоставлены, и эти изменения непосредственно обусловлены стремлением к повышению эффективности оперативной деятельности в сфере обеспечения безопасности на дорогах. Дополнительно, этот процесс стимулируется желанием создать новые, более эффективные формы взаимодействия с органами государственной власти и совершенствовать механизм предоставления публичных услуг как физическим, так и юридическим лицам в рамках зоны дорожной безопасности.

Примером таких трансформаций служит оптимизация процедуры регистрации автотранспортных средств, которая заслуживает внимания. Эта процедура стала более легкодоступной и упрощенной благодаря исключению ряда требований, таких как обязательное снятие автомобиля с учета перед его продажей, возможность получения транзитных номеров и замены регистрационных знаков при передаче права собственности на автомобиль другому лицу. Такие изменения способствуют более гладкому и оперативному обороту автотранс-

портных средств, упрощая взаимодействие между продавцами и покупателями и сокращая необходимые административные процедуры.

Важным аспектом новой парадигмы обязанностей ГИБДД является также упрощение процедуры замены водительских удостоверений, связанное с окончанием срока действия, в многофункциональных центрах, предоставляющих государственные и муниципальные услуги. Эта инициатива демонстрирует участие ГИБДД в улучшении доступности государственных служб для граждан, предоставляя им удобство и оперативность в процессе обновления важных документов.

Следовательно, происходящие изменения в области полномочий сотрудников ГИБДД с ориентацией на упрощение процедур и оптимизацию сферы предоставления публичных услуг продвигают стремление к улучшению дорожной безопасности и повышению качества взаимодействия с населением, что в свою очередь содействует общественной безопасности и гармоничному функционированию транспортной среды.

ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ ПРАКТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ
С ДРУГИМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ ОВД

§1. Проблемы при осуществлении административно-юрисдикционной
деятельности сотрудниками ГИБДД

Статистика Госавтоинспекции по количеству дорожно-транспортных происшествий показывает определенную положительную динамику, однако нельзя говорить о значительных положительных тенденциях снижения числа ДТП на территории РФ, а также количества раненных и погибших. При этом существующие проблемы в законодательстве РФ о регулировании правового поля обеспечения безопасности дорожного движения затрагивают не только участников дорожного движения, но и создают целый ряд проблем, снижающих эффективность осуществления административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД¹.

Административное расследование правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий представляет собой деятельность уполномоченных на то должностных лиц, выражающаяся в производстве установленной административным законодательством взаимосвязанных действий, целью которых является установление всех обстоятельств происшедшего, необходимых для вынесения справедливого и законного решения. Административное расследование правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий заключается в следующих взаимосвязанных этапах: возбуждение дела; установление фактических обстоятельств дела; процессуальное оформление результатов расследования; направление материалов по подведомственности.

¹ Высоцкий С.А., Новиков И.А. Актуальные проблемы при осуществлении административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД / С.А. Высоцкий и др. // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. 2021. № 2 (51). С. 11.

Особенности административного расследования рассматриваемой категории дел заключаются в том, что: законодатель устанавливает обязанность производства осмотра места совершения административного правонарушения при установлении факта причинения вреда здоровью в результате административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения; протокол осмотра места правонарушения наряду с результатами экспертизы является одним из ключевых элементов доказательной базы по фактам причинения легкого или средней тяжести вреда здоровью в результате ДТП; срок проведения расследования правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий по общему правилу составляет один месяц, однако, законодатель устанавливает случаи и порядок, когда данный срок может быть продлен до шести месяцев.

В ходе расследования должностное лицо, осуществляющее производство по делу, обращается к гл. 12 КоАП РФ. Законодательно закреплены почти все виды аварий: при столкновении; вследствие опрокидывания; в случае наездов на препятствие, пешехода, велосипедиста, стоящее транспортное средство, животное; во время падения пассажира; прочие дорожно-транспортные происшествия. Относительно причин можно выделить два основных блока: субъективные (зависящие от человеческого фактора) и объективные (появление которых не зависит от субъекта). На практике авариям зачастую предшествуют обе причинные группы¹.

Столкновение представляет собой событие, в результате которого пострадали несколько автомобилей либо автомобиль и рельсовый вид транспорта. Столкновения могут быть попутными, встречными либо боковыми. Каких-либо конкретных причин, вызывающих данный вид аварии выявить невозможно.

Под опрокидыванием понимается авария, при которой транспортное средство перевернулось во время движения. Причины этому могут быть как объективные (плохая погода, поломка транспортного средства), так и субъек-

¹ Лихачёв С.В., Ракша Н.С. Основные правила обеспечения безопасности дорожного движения в конструкции механизма административного принуждения / С.В. Лихачёв и др. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. – 2022. – Т. 8 (74). – № 3. – С. 115.

тивные (нарушение правил дорожного движения, в том числе нарушение правил перевозки грузов). Если же транспортное средство опрокинулось в результате столкновения, то данной категории аварий такое событие отнесено не будет.

Следующим видом выступает наезд. По объекту наезды подразделяются на: наезд на препятствие (случай, при котором происходит столкновение со стационарным объектом транспортного средства, находящегося в движении. К данному виду относятся и те случаи, когда при перевозке пассажира он получил травму в результате наезда на какой-либо предмет (например, барьер)); наезд на пешехода (в данном случае не имеет значение, где он находился, а также того, кто явился виновником аварии); наезд на велосипедиста (аналогично наезду на пешехода).

Рассмотрим подробнее условия признания правонарушения дорожно-транспортным происшествием. Первым условием выступает совершение аварии на проезжей части, то есть, если столкновение транспортных средств произошло в поле, то дорожно-транспортным происшествием оно не является.

Второе условие заключается в том, что участником ДТП должно выступать движущееся транспортное средство. Не будет являться ДТП ситуация, при которой на стоящее транспортное средство упадет дерево либо оно станет предметом, в отношении которого будут совершены хулиганские действия.

Чаще всего причиной аварий выступает несоблюдение Правил дорожного движения, а именно: вождение транспортного средства в состоянии опьянения; игнорирование водителем скоростного режима, требований к перевозке детей, обязательной проверки исправности транспортного средства перед ездой; проезд на запрещающий сигнал светофора.

Бывают случаи, когда ДТП происходят в результате игнорирования водителем состояния усталости, изменения погодных условий.

Еще одними субъективными факторами совершения аварий выступают: беседы водителя по мобильному телефону или с пассажирами; курение и употребление пищи за рулем; использование неудобной обуви; отвлечение водителя

посредством настройки радио. Объективными причинами ДТП выступают: плохое дорожное покрытие; неправильно припаркованный автомобиль; растения, закрывающие знаки; плохая освещённость участка дороги. Должностное лицо, осуществляющее производство по делу, должно учитывать все эти факторы при поиске и фиксации следов преступления. Действующее законодательство предусматривает несколько степеней тяжести вреда здоровью, который может быть причинен в результате противоправной деятельности: легкий, средней тяжести, тяжкий.

В большинстве случаев вред, причиненный в результате ДТП, не имеет тяжких последствий, чаще всего связан с нарушением целостности и конструкции транспортного средства, ответственность за причинение которого предусмотрена как административным, так и гражданско-правовым законодательством. За причинение легкого и среднего вреда здоровью ответственность устанавливается также административным законодательством, за тяжкий вред здоровью в результате ДТП уголовным законодательством. Также уголовная ответственность предусматривается в случае, если ДТП повлекло смерть участника дорожного движения¹.

В судебные органы обращаются пострадавшие пешеходы с требованием о возмещении водителем причиненного им физического и морального вреда. В таком случае сумма ущерба определяется в индивидуальном порядке².

Положения действующего законодательства также предусматривают возможность оформления аварии по Европротоколу (без вызова сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД), если в результате столкновения повреждения получили только транспортные средст-

¹ Кашкаров А.А. Особенности административной и уголовной ответственности пешеходов или иных лиц, участвующих в процессе дорожного движения (кроме водителей механических транспортных средств, предусмотренных ст. 264 УК РФ) / F/F/ Кашкаров // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. – 2022. – Т. 8 (74). № 3. С. 108-114.

² Какое наказание предусмотрено за наезд на пешехода? [Электронный ресурс]. – URL: <https://shtrafy-gibdd.ru/articles/shtraf-za-naezd-na-peshehoda/> (дата обращения: 01.08.2023).

ва, на оба автомобиля оформлены полисы ОСАГО, ущерб не был причинен третьим лицам¹.

Одной из главных задач для сотрудников ГИБДД при административном расследовании дорожно-транспортных происшествий является установление причин ДТП, что способствует установлению объективной истины. Порядок проведения осмотра места административного происшествия определяется криминалистическими правилами и зависит от особенностей местности (осмотр от периферии к центру или от центра к периферии; осмотр по участкам). Соблюдение предъявляемых к осмотру места происшествия криминалистических правил способствует наиболее полному отражению обстановки и механизма административного правонарушения, процессуальное закрепление которого необходимо для принятия законного и справедливого итогового решения.

В процессе проведения осмотра места административного правонарушения необходимо оценить общую обстановку дорожно-транспортного происшествия, которая может свидетельствовать о наличии либо отсутствии неправомерного поведения других участников дорожного движения. Целесообразно также оценить удаленность места дорожно-транспортного происшествия от жилых домов и иных мест возможного нахождения людей, что может помочь в отыскании свидетелей и очевидцев.

Рассмотрение тактических особенностей проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия позволило установить, что наибольший результат возможно достичь при незамедлительности его проведения. В данном случае время играет против правоприменителя. С течением времени следы дорожно-транспортного происшествия утрачиваются (лица, участвующие в ДТП, могут переместить поврежденные транспортные средства, убрать поврежденные части транспортного средства с дорожного полотна), что, в свою очередь, затрудняет процесс установления механизма административного правонарушения. Погодные условия также могут негативно отразиться на качестве осмотра

¹ Суд постановил, что не всякое столкновение автомобилей следует считать ДТП [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2019/09/23/sud-obiasnil-kakoe-stolknovenie-avtomobilej-schitaetsia-dtp.html/> (дата обращения: 01.08.2023).

места совершения дорожно-транспортного происшествия (осадки могут смыть следы торможения).

Существенному улучшению неутешительного состояния в сфере обеспечения безопасности на российских дорогах могло бы способствовать проектирование и строительство автодорог с обязательным учетом и расчетом интенсивности движения, обеспечение максимального исключения конфликтных точек (пересечение в одном уровне), разделение транспортных и пешеходных дорожек, создание велодорожек. При этом планы строительства дорог должны учитывать перспективные направления развития улично-дорожной сети. Помимо этого также необходимо уделять особое внимание улучшению условий видимости на автодорогах, повышению обзорности пересечений проезжих частей, улучшению освещенности улиц и дорог, повышению качества дорожного полотна, применению современных технологий строительства, позволяющих повысить в зимнее время сцепных качеств покрытия.

При рассмотрении особенностей профилактических мер группового и индивидуального характера, следует отметить роль и значение правоохранительных органов. В настоящее время вопросам профилактики административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения уделяется недостаточное внимание со стороны правоохранительных органов. На сегодняшний день в виду чрезмерной загруженности сотрудники подразделений ОВД, призванных обеспечивать общественный порядок, не в состоянии уделить должное внимание профилактике данной категории правонарушений.

Формальное отношение к проведению профилактических мероприятий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий путем выработки надлежащего уровня правосознания негативно отражается на динамике правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения. Правоохранительным органам необходимо усилить ведомственный контроль за профилактической рассматриваемой группы правонарушений, создать условия качественного взаимодействия с иными государственными органами и общест-

венными объединениями, а также уделить особое внимание наиболее уязвимым категориям граждан (несовершенно-летним, лицам, систематически нарушающим правила дорожного движения).

В центре профилактических мероприятий, прежде всего, должны находиться водители транспортных средств. Сегодня существующие меры профилактического воздействия в основном реализуются односторонне силами уполномоченных на то государственных органов и должностных лиц, между тем в этот процесс активнее надо вовлекать и институты гражданского общества, и в том числе самих водителей, а также их ассоциации.

Нарушения правил дорожного движения не должны оставаться безнаказанными. Процесс привлечения к административной ответственности лиц, совершивших правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения, очевидно, начинается со стадии возбуждения дела об административном правонарушении. Однако, по-прежнему отсутствует единое мнение относительно момента начала этой стадии, поскольку в каждом случае необходимы первоначальные данные, которые определены в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ в качестве поводов для возбуждения дел об административных правонарушениях.

Эти поводы могут быть как явными (например, прямое обращение властей или фиксация правонарушения наружной стороной наблюдательностью), так и косвенными (например, получение информации от свидетелей, проведение оперативных мероприятий). Следовательно, стадия возбуждения дела об административном правонарушении начинается с момента получения первичных сведений о правонарушении, которые могут стать достаточным основанием для дальнейшего проведения производства по делу об административном правонарушении.

Отметим, что из перечисленных в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ поводов к возбуждению дела об административном правонарушении в деятельности ГИБДД наиболее распространено непосредственное обнаружение должностными лицами признаков административного правонарушения.

Существуют трудности при определении лица, которое было зафиксировано на фотографии или видео, особенно если оно находилось в транспортном средстве или в месте, где находилось множество людей. Однако, эффективность использования таких материалов при привлечении к ответственности за административные правонарушения зависит от качества самих материалов и компетентности сотрудников, которые занимаются их проверкой и рассмотрением. В связи с этим, необходимо проводить регулярные тренинги и обучения сотрудников, работающих с такими документами, не исключая возможности использования их в будущем при рассмотрении административных дел.

Так из решения по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении от 01.03.2023 по делу № 12-6/2023 на постановление мирового судьи судебного участка № 1 Талицкого судебного района Свердловской области от 05.12.2022 по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ следует, что 20.11.2022 Н. нарушила ПДД, проехав на красный свет на регулируемом перекрестке, что было зафиксировано средством фотофиксации нарушений. Так как Н. уже допускала аналогичное правонарушение 19.06.2022, за повторное нарушение она была оштрафована на 5 тыс. руб. Однако она не согласилась с постановлением инспектора ГИБДД и обжаловала его в Талицкий районный суд, указав в жалобе на то, что другой человек находился за рулем автомобиля. Для подтверждения этих слов Н. предоставила в суд справку с места работы, указывающую, что она находилась на рабочем месте в момент фиксации правонарушения, а также свидетельство ОСАГО с записью о том, что ее дочь допущена к управлению автомобилем. Тем не менее, жалоба была отклонена, и Н. была признана виновной в совершении данного правонарушения¹. Однако 22.12.2022 было вынесено противоположное решение: суд отменил акт ГИБДД ОМВД России по Талиц-

¹ Решение по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении от 01.03.2023 года по делу № 12-6/2023 на постановление мирового судьи судебного участка № 1 Талицкого судебного района Свердловской области от 05 декабря 2022 года по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) // Банк судебных решений Талицкого районного суда Свердловской области. [Электронный ресурс]. – URL: <https://talicky--svd.sudrf.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

кому району и удовлетворил жалобу Н., в связи с тем, что совокупность доказательств, предоставленных ею, позволила заключить, что она не управляла автомобилем в момент совершения административного правонарушения, и поэтому не является ответственной за это нарушение¹.

На сегодняшний день в административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции имеются определенные недостатки, влияющие на деятельность этого института:

- несовершенство законодательства, несоответствие действующей законодательной базы потребностям современного общества и сложившимся условиям, требующим усиления ответственности за нарушения в сфере безопасности дорожного движения;

- существенное отставание законотворческой деятельности от потребностей правоприменительной практики;

- недостаточное организационное и научно-методическое обеспечение правовой деятельности органов внутренних дел по безопасности дорожного движения;

- значимая потребность в информационных справочных материалах, необходимых, полезных и доступных для всех участников дорожного движения, сотрудников ГИБДД МВД РФ и других правоохранительных структур, сопряженных с проблемами организации безопасности дорожного движения;

- недостаточное освещение в научной литературе результатов исследований о концептуальных основах и наиболее характерных случаях расследования ДТП, выполненных с учетом положений КоАП РФ и других нормативных правовых документов;

- отсутствие четко установленных единых критериев эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел по

¹ Решение по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении от 22.12.2022 года по делу № 12-23/2022 на постановление от 16.10.2022 по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) // Банк судебных решений Талицкого районного суда Свердловской области. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://talicky--svd.sudrf.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

обеспечению безопасности дорожного движения, методов ее измерения и оценки.

В системе приоритетных направлений деятельности государства особое место отведено национальной безопасности, в которые входят интересы транспортной безопасности. Для обеспечения указанного вида безопасности необходимо провести единую государственную политику в данной области.

Для обеспечения безопасности в сфере транспорта необходимо решить основные задачи:

- 1) совершенствовать нормативную базу в области транспортной безопасности, которая будет способствовать защите прав и интересов граждан;
- 2) создать концепцию, направленную не только на обеспечение транспортной безопасности, но и на реализацию принятых нормативно-правовых актов;
- 3) обеспечить эффективное управление этой системой. Она должна предупреждать совершение противоправных действий и незамедлительно реагировать на них.

Как показывает статистика львиная доля безвозвратных потерь, причинение вреда здоровью различной степени тяжести, травматизма в мирное время происходит именно в результате дорожных транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения. Представляется обоснованным полагать, что именно профилактическая и пропагандистская работа в данном направлении являются приоритетными сферами¹.

В органах безопасности данную работу условно можно разделить на два направления: первое направление это работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий соблюдению Правил дорожного движения среди участников дорожного движения в целом и водителей в частности. Не все в полной мере понимают важность проведения данной работы, хотя именно вто-

¹ Новиков И.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению / И.А. Новиков // Техника и технологии строительства. – 2015. – № 4 (4). – С. 7.

рая категория является самой многочисленной и с каждым годом численность ее растет¹.

Полагаем, что назрела острая необходимость введения в административное законодательство понятия «злостный правонарушитель», в качестве которого можно рассматривать лицо, в течение одного года совершившее десять и более однородных административных правонарушений, а также допустившее «агрессивное управление» транспортным средством. Санкции в отношении указанных лиц должны быть максимальным возможным образом ужесточены, так как данные лица действительно представляют повышенную опасность для окружающих граждан, общества и государства в целом. Выявление и доказывание нарушений правил дорожного движения с помощью средств фото и видеофиксации правонарушений еще одна важная проблема. Их внедрение сыграло положительную роль в повышении дисциплины водителей. Вместе с тем, применение данной системы в корне нарушает один из основополагающих принципов производства по делам об административных правонарушениях – презумпцию невиновности. Бремя доказывания отсутствия вины в совершении правонарушения переложено на собственника транспортного средства.

Привлечение собственника автомобиля лишь на основе материалов фото и видеофиксации - это, по большому счету, лишь один из способов пополнения доходной части бюджетов разного уровня. Так как зачастую административные правонарушения, которые фиксируются, таким образом, совершаются лицом по неосторожности, невнимательности и особой опасности для общества не представляют. Цифровизация на данном этапе развития общества не обходит стороной ни одну сферу деятельности человека. И этому есть вполне логичное обоснование: она в определённых сферах облегчает деятельность людей, улучшает исполнение многих процессов, при этом помогает экономить время и облегчает

¹ Ханин А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения как основная задача ГИБДД в правоохранительной деятельности // В сборнике: Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика Сборник материалов XXVIII Международной научно-практической конференции / под общей ред. С.С. Чернова. – 2017. – С. 41.

жизнь как лицам, исполняющим свои должностные обязанности, так и гражданам пользующимся данными услугами.

С начала XXI в. в сфере обеспечения безопасности дорожного движения реализуется программно-целевой подход, который на сегодня в целом доказывает свою эффективность. Существенным условием совершенствования деятельности Госавтоинспекции является внедрение в практику новейших компьютерных технологий и информационных систем.

В современных условиях повышение эффективности деятельности ГИБДД практически невозможно без внедрения в их деятельность новейших технологий, а также использования современной компьютерной техники. В первую очередь, это влияет на улучшение информационного обеспечения расследования и раскрытия правонарушений, а также осуществление деятельности по безопасности дорожного движения¹.

Стоит отметить, что автоматизированные системы позволяют исключить различные ошибки, которые могут быть последствием человеческого фактора, а также правильно организуют деятельность сотрудников, что позволяет снизить время на обработку данных, повысить точность и своевременность предоставления информации².

Сотрудники ГИБДД ежедневно составляют и обрабатывают колоссальное количество документов. Осуществлять контроль за состоянием дел вручную практически не реально³. В настоящее время в системе дорожного движения широкое распространение получили дополнительные устройства, помогающих

¹ Шумилин В.П. Вопросы автоматизации деятельности Госавтоинспекции на современном этапе // В сборнике: Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований. Материалы международной научно-практической конференции. Составитель Э.Х. Мамедов. 2019. – С. 466.

² Теплая Н.А., Попова Е. В. Автоматизация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Актуальные направления научных исследований: от теории к практике : материалы VII Междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 12 февр. 2016 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс». – 2016. – № 1 (7). – С. 233.

³ Морозов Е.В., Сафиуллин Р.Н. К вопросу формирования научно-методического подхода по обеспечению безопасности дорожного движения в соединениях и частях МТО ВС РФ на основе применения автоматизированных систем контроля за движением автомобильного транспорта // Материалы межведомственной научно-практической конференции. Составители: А.В. Вашкевич, А.В. Ефимовский. 2019. – С. 224.

водителям лучше ориентироваться на дороге, снижающих сенсорную нагрузку, уменьшающих количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Среди них есть устройства, позволяющие общаться автомобилям между собой и предупреждать об опасности, приборы, предупреждающие об изменении траекторий автомобилей, устройства распознавания дорожных знаков и другие¹. Интеллектуальная система контроля дорожного движения, так называемые «умные светофоры», с помощью специальных датчиков собирает информацию о ситуации на перекрестках и анализирует ее в едином центре. На основании полученных данных компьютерная программа формирует прогноз дальнейшего развития ситуации на дороге и в соответствии с ним координирует работу светофоров. Соответственно, использование автоматизированного контроля позволяет снизить аварийность, повысить дисциплину у водителей и пешеходов, контролировать дорожную ситуацию для организации управления транспортными потоками, оперативно фиксировать правонарушения, формируя постановления. Кроме того, данный вид контроля приносит существенный доход городскому бюджету.

Подводя итог, можно констатировать, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. В связи с чем, необходимо принимать успешный опыт между субъектами РФ, в частности по совершенствованию автоматизированной системы контроля дорожного движения.

Таким образом, в настоящее время весьма остро стоит проблема успешной реализации деятельности ГИБДД МВД РФ, ее решение прежде всего, зависит от правильного использования методов принуждения органами ГИБДД МВД РФ, что обеспечивает эффективность их деятельности, улучшает правопорядок и создает условия для сокращения правонарушений в области дорож-

¹ Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения: учеб. пособие / А.А. Беженцев. – М.: Вузовский учебник, ИНФРА-М, 2017. – С. 70.

ного движения. Для повышения качества деятельности Госавтоинспекции необходимо продолжить работу по усовершенствованию должностных полномочий сотрудников рассматриваемого структурного подразделения ОВД, усовершенствование законодательства в сфере организации дорожного движения, внедрения технических средств.

§2. Особенности взаимодействия ГИБДД с другими подразделениями ОВД

ГИБДД основной, но не единственный субъект обеспечения безопасности дорожного движения, который функционирует в сфере внутренних дел. Так, согласно приказу МВД России от 29 марта 2019 г. № 205 «О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности» участковый уполномоченный в пределах своей компетенции осуществляет исполнение государственной функции государственного надзора в области безопасности дорожного движения (п. 10.5). Согласно приказу МВД России от 28.06.2021 № 495 «Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России»¹ «в своей деятельности подразделения ППСП взаимодействуют с подразделениями дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России». Кроме того, полицейские патрульно-постовой службы в пределах своих полномочий осуществляют предупреждение, пресечение нарушений Правил дорожного движения, а также осуществляют охрану места дорожно-транспортного происшествия.

Стоящие перед подразделениями ГИБДД территориальных органов внутренних дел задачи, несомненно, эффективно могут быть решены только во взаимодействии с рядом других ведомств и подразделений. К таковым относятся: другие подразделения органов внутренних дел, военная автоинспекция Ми-

¹ Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России: Приказ МВД России от 28.06.2021 № 495 (ред. от 05.03.2022) / Документ опубликован не был.

нистерства обороны Российской Федерации, Российская транспортная инспекция, организации, общественные объединения, трудовые коллективы и граждане. С.А. Сергеев отмечает, что «взаимодействие осуществляется на основе договоров, совместных планов, приказов, указаний и инструкций»¹.

Следует учесть, что на государственном уровне нет нормативного документа, который бы регулировал деятельность по взаимодействию подразделений полиции с общественными организациями и объединениями по вопросам². Отрадно, что в настоящее время этот вопрос прорабатывается, и издание такого единого нормативно-правового акта ожидается уже в ближайшее время.

Отметим, что весьма интересным, на наш взгляд, представляется рассмотреть взаимодействие ГИБДД с судебными приставами-исполнителями. На первый взгляд, может показаться, что данные службы никаким образом не могут взаимодействовать друг с другом, однако, исходя из смысла статьи 14 Федерального закона «Об органах принудительного исполнения Российской Федерации»³ и статьи 6 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229 «Об исполнительном производстве»⁴, пристав может направлять запрос в ГИБДД с целью получения информации о зарегистрированных транспортных средствах за должником.

Посредством электронного документооборота на исполнение в ФССП приходят штрафы, которые должники не уплатили в добровольном порядке. Такой электронный исполнительный документ содержит в себе следующую информацию: время и место нарушения, дата вступления в законную силу и уникальный идентификационный номер (УИН) или, как его еще называют,

¹ Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография / под ред. И.Ш. Киясханова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2013. – С. 60-72

² Афонина Е.Г. Административно-правовое регулирование деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. юрид. наук / Е.Г. Афонина. – Краснодар, 2017. – С.61.

³ Об органах принудительного исполнения Российской Федерации: Федеральный закон от 21 июля 1997 г. № 118-ФЗ (ред. от 21 декабря 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 30. – Ст. 3590.

⁴ Об исполнительном производстве: Федеральный закон от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ (ред. от 31 июля 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 41. – Ст. 4849.

номер постановления. Самой фотографии с места нарушения электронный документ не содержит, чем усложняет жизнь правонарушителям, так как, чтобы получить фотографию с места нарушения, им необходимо обратиться в ГИБДД и назвать номер постановления.

В сфере взаимодействия ГИБДД и Федеральной службы судебных приставов (ФССП) можно выделить замечательный пример успешной кооперации, который находит свое воплощение в проведении совместных рейдов. Один из недавних примеров, приведенных в Калининградской области, - это рейд с титулом "Должник". Практика показывает, что данный рейд оказался весьма продуктивным в достижении своих поставленных целей.

Суть данного рейда заключается в том, что при остановке автотранспортного средства сотрудниками ГИБДД, судебному приставу-исполнителю предоставляются необходимые документы для проверки гражданина на предмет наличия задолженности. В случае обнаружения задолженности, должнику предлагается оплатить сумму задолженности на месте через выписывание квитанции в специальную книгу судебного пристава-исполнителя. Однако, если задолженность не превышает 3 тыс. рублей и должник не способен оплатить ее в данный момент, то ему предоставляется опция уплаты в течение семи дней, либо получение уведомления о приеме к судебному приставу-исполнителю.

В случае же, когда задолженность превышает установленный порог в 3 тыс. рублей, судебному приставу-исполнителю предоставлена полномочность составить акт описи ареста имущества. Этот механизм предоставляет возможность заморозить имущество должника в случае его незначительной задолженности, оставляя это имущество на его хранение. Однако в случае существенных долгов или явного уклонения должника от исполнения своих обязательств, осуществляется акт описи ареста имущества, при этом автотранспортное средство может быть изъято с целью последующей реализации на публичных торгах.

Обычно, подавляющее большинство должников, столкнувшись с началом процесса составления акта описи ареста имущества, принимают решение опла-

тить задолженность немедленно, что подчеркивает эффективность данной практики¹.

Исходя из анализа представленных данных, возможно сделать обоснованный вывод о том, что взаимодействие между Федеральной службой судебных приставов (ФССП) и Государственной инспекцией безопасности дорожного движения (ГИБДД) обладает интегральным воздействием на законность и устойчивость правопорядка, что, в свою очередь, способствует эффективному и своевременному исполнению разнообразных юрисдикционных нормативных актов.

При продолжении рассмотрения данной тематики, следует обратить внимание на следующую важную сферу взаимодействия, а именно сотрудничество между правоохранительными органами и институтами гражданского общества. Доказательством этой динамичной динамики являются публикации отчетов на официальных сайтах управлений Министерства внутренних дел (УМВД) в различных субъектах Российской Федерации, которые демонстрируют конструктивные результаты такого взаимодействия. Примером может служить взаимодействие между Государственной инспекцией безопасности дорожного движения (ГИБДД) и соответствующими подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне.

Итак, опираясь на представленные факты и анализ, можно подтвердить, что тщательное межведомственное сотрудничество между ФССП и ГИБДД обогащает сферу законности и обеспечивает действенную реализацию юрисдикционных актов. Следует также неукоснительно учитывать значимость сотрудничества между правоохранительными органами и гражданскими институтами в создании устойчивых механизмов правопорядка и обеспечении эффективной работы субъектов правопорядка на региональном уровне, как одно из

¹ Якимов А.В. Межведомственное взаимодействие ФССП России и ГИБДД МВД / А.В. Якимов // Актуальные проблемы административного и финансового права: сборник научных статей магистрантов, обучающихся по направлению 40.04.01 «Юриспруденция». Калининградский филиал Московского финансово-юридического университета МФЮА. – М., 2018. – С.238.

ключевых направлений развития системы обеспечения безопасности и соблюдения законности в обществе.

Совокупность мер, предпринимаемых для обеспечения безопасности дорожного движения, выражает свою сущность в комплексности и направлена, в первую очередь, на эффективное устранение основных причин, обуславливающих величину смертности на автодорогах. Преобладающая доля инцидентов, связанных с дорожно-транспортными происшествиями в настоящее время, определена деятельностью водителей, которые, своими действиями лишены адекватности, несут в себе реальную угрозу не только своей личной неприкосновенности, но и безопасности жизни и здоровья других участников движения. Очевидно, что интеграция усилий Министерства внутренних дел Российской Федерации с активными структурами гражданского общества находит свое оправдание в эффективном разрешении вопросов, затрагивающих область обеспечения безопасности на дорогах. По этой причине, в стратегических планах, вроде Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период 2018-2024 годов, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 года № 1-р, заслуживает особого внимания тесное взаимодействие с общественностью. Посредством данного документа актуализируются цели, направленные на сокращение статистики смертельных случаев на дорогах, с более далекой перспективой, в частности к 2030 году, стремление к полному устранению данного негативного показателя.

Основные направления такого взаимодействия включают:

- оперативное информирование гражданами и общественными формированиями подразделений Госавтоинспекции о фактах управления автотранспортом в состоянии опьянения, совершения иных грубых нарушений Правил дорожного движения;
- проведение с учетом региональной специфики совместных профилактических мероприятий, направленных на обеспечение и пропаганду безопасности дорожного движения с волонтерами общественных организаций и объедине-

ний, членами общественно-политических движений, участниками клубов и сообществ, представителями духовенства;

- освещение совместных профилактических мероприятий в средствах массовой информации и в социальных сетях.

Так, например, в Госавтоинспекции Республики Марий Эл работает телефонная горячая линия «Нетрезвый водитель», на которую также можно при-слать сообщение, используя приложения для мобильных телефонов, предназна-ченных для мгновенного обмена текстовыми и голосовыми сообщениями «WatsApp» и «Viber». По информации неравнодушных граждан, сообщавших о неадекватно ведущих себя на дороге, задержано 80 водителей в состоянии опьянения¹.

В Республике Татарстан созданы специализированные группы в мес-сенджерах, членами которых являются представители общественных советов при территориальных ОВД, внештатные сотрудники полиции, ветераны служ-бы ГАИ-ГИБДД, представители иных общественных формирований правоох-ранительной направленности, а также участковые уполномоченные полиции (по территориальности), руководители и сотрудники подразделений Госавтоин-спекции - общим количеством 1800 человек². Участники данных групп опера-тивно информируют наряды ДПС о фактах управления транспортом граждана-ми с признаками опьянения, указывая марку, государственный регистрацион-ный знак автомобиля и предполагаемый маршрут движения. В течение 2021 го-да, по полученной таким способом информации, задержано 40 водителей в со-стоянии опьянения³.

Формирование неблагоприятной социальной оценки деятельности со-трудников ГИБДД, сопряженной с недостаточным сбалансированным пред-ставлением о положительных и негативных аспектах данной деятельности в

¹ Сотрудники ГИБДД просят своевременно сообщать о пьяных водителях [Электронный ре-сурс]. URL: www.12.мвд.рф (дата обращения: 01.08.2023).

² Обзор деятельности Общественных советов при территориальных органах МВД России за 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/> (дата обращения: 01.08.2023).

³ Результаты работы по взаимодействию с общественными формированиями [Электронный ресурс]. URL: www.26.мвд.рф (дата обращения: 01.08.2023).

публичном сознании, привносит с собой значительную дилемму, которая, в долгосрочной перспективе, может повлечь за собой углубление недостатков в системе интеракций между широкой общественностью и кадрами дорожно-патрульных служб.

Суммируя вышеизложенное, необходимо придерживаться взгляда на взаимодействие ГИБДД с организациями гражданского общества, ориентированными на защиту прав человека. Подобное взаимодействие предполагает обеспечение соблюдения и гарантирования конституционных прав и свобод личности. В данном контексте органы гражданского общества обретают уместное значение, осуществляя информационное общение с государственными структурами в надлежащий срок, а также раскрывая важные аспекты в жизни общества. К примеру, такие ситуации могут касаться проблем, вытекающих из правового статуса организаций гражданского общества, находящихся под статусом иностранного агента.

Ежемесячно по итогам работы за отчетный период управлением ГИБДД проводится анализ направленности административной деятельности. В целях сокращения смертности на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети населенных пунктов, в т.ч. по отработке отдельных видов правонарушений группами нарядов ДПС, среди специальных профилактических мероприятий можно отметить: «Внимание - каникулы!», «Внимание - дети!», «Дети. Детское удерживающее устройство», «Нетрезвый водитель», «Пешеход. Пешеходный переход», иных («Автобус», «Должник», «Железнодорожный переезд», «Тахограф», «Скутер»).

Регулярно проводится информационное воздействие на граждан с целью формирования негативного отношения к нарушителям Правил дорожного движения с использованием всех доступных средств массовой информации. Все проводимые специальные мероприятия Госавтоинспекции освещаются на местном телевидении, радиоканалах, официальном интернет-сайте ГИБДД и иных интернет-ресурсах, в периодической печати.

Осуществление пропагандистской деятельности с использованием средств массовой информации предполагает, что сотрудник, приступая к данному виду активности, несет на себе не только значительный объем практического опыта и высокий уровень профессиональной компетенции, но и обладает уникальной возможностью реализации индивидуальных характеристик, присущих пропагандистской деятельности. Важно подчеркнуть, что пропаганда, как ключевой элемент в системе мер по предупреждению, занимает непосредственно важное положение в деятельности органов внутренних дел, в данном случае - Государственной инспекции безопасности дорожного движения¹.

Оперируя установленными фактами, можно выразить с уверенностью, что взаимодействие ГИБДД с разнообразными структурами, включая службы органов внутренних дел, органы государственного управления, ведомства, компании и общественные организации, представляет собой комплексный и многоплановый процесс, направленный на укрепление законности и обеспечение правопорядка в обществе.

В данном контексте межведомственное взаимодействие ГИБДД выступает важнейшим инструментом в достижении эффективных результатов, так как оно направлено на охрану и защиту конституционных прав как граждан, так и организаций, а также на обеспечение добросовестного и своевременного исполнения разнообразных юрисдикционных актов, которые составляют основу деятельности указанных органов и структур. Помимо этого, в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, межведомственное взаимодействие служит инструментом для реализации иных документов, направленных на защиту и восстановление нарушенных прав, свобод и законных интересов физических и юридических лиц.

Необходимо подчеркнуть, что содружество между ГИБДД и указанными структурами сопряжено с многогранной задачей, требующей аккумуляции усилий и ресурсов со стороны органов исполнительной власти, органов местно-

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовое регулирование деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. юрид. наук / Е.Г. Афонина. – Краснодар, 2017. – С.136.

го самоуправления и негосударственных организаций. Этот симбиоз взаимодействия основан на неотъемлемой необходимости разработки и принятия согласованных и адекватных мер, способствующих обеспечению безопасности на дорогах и укреплению общественного порядка, что в свою очередь способствует достижению гармоничного и устойчивого развития общества в целом.

Подведем некоторые итоги третьей главы дипломной работы.

Следует отметить, что на плечи сотрудников ДПС ГИБДД возлагается существенное количество разнообразных функций, представляющих собой сложный и многогранный набор задач, предназначенных для обеспечения безопасности и порядка на дорогах. Тем не менее, в анализе и оценке практической реализации данных функций можно констатировать фактическое невыполнение значительного числа из них.

Анализ деятельности ДПС ГИБДД показывает, что сотрудники этого важного подразделения в основном ограничиваются рутинными задачами по выявлению и регистрации нарушений Правил дорожного движения. Среди основных аспектов этой деятельности выделяется аккуратная и точная фиксация нарушений, что, однако, ограничивает сферу их влияния на дорожное поведение участников. Особенно важно отметить, что подобный узкоспециализированный подход к задачам деятельности ДПС не соответствует глобальным целям и задачам обеспечения безопасности на дорогах.

Этот подход, в сущности, не способствует решению основной цели работы ДПС - обеспечению соблюдения участниками дорожного движения принципов и норм поведения на дорогах, а также осуществлению важнейших предупредительных функций, направленных на поддержание и усиление дорожно-транспортной безопасности. Действительно эффективное функционирование ДПС требует более широкого и комплексного подхода, включающего в себя и несение ответственности за соблюдение правил дорожного движения, и предупреждение нарушений, и организацию мероприятий по повышению осведомленности общества о важности безопасности на дорогах.

Таким образом, важно осознать, что эффективное функционирование ДПС ГИБДД не ограничивается рутинной деятельностью по выявлению нарушений, а требует разностороннего подхода, включающего активное взаимодействие с обществом, предупреждение нарушений, обучение и пропаганду дорожной безопасности для достижения максимальных показателей в улучшении общей дорожной обстановки.

С целью решения описанных выше проблем, важно обратить внимание на необходимость включения в рамках служебной подготовки сотрудников ДПС ГИБДД в систематическое изучение функций, которые им были возложены, и при этом акцентировать внимание на значимости контроля за состоянием дорог и оперативной реакции на любые проявления нарушений в данной сфере.

Для эффективного решения данной задачи, также крайне важно внедрить принципиально новую систему оценки деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, при этом фокусируясь не столько на количественных показателях выявленных правонарушений, сколько на результативности и эффективности предупредительной деятельности. Данный подход предполагает разработку и внедрение критериев, которые детально учитывают эффективность проводимых мероприятий по обеспечению дорожно-транспортной безопасности.

Такой комплексный подход к обучению и оценке деятельности позволит сотрудникам ДПС ГИБДД более точно ориентироваться на выполнение задач, направленных на обеспечение безопасности на дорогах. Это, в свою очередь, способствует не только выявлению и пресечению нарушений, но и активной предупредительной работе, снижению количества происшествий и повышению уровня дорожной безопасности в целом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения позволяет сформулировать следующие теоретические выводы и предложения по совершенствованию административного законодательства.

1. Государственная инспекция безопасности дорожного движения имеет богатую историю становления и обладает достаточным правовым статусом для реализации возложенных на нее задач. В настоящее время ГИБДД является составным подразделением полиции по охране общественного порядка. В Приказе МВД России от 16.06.2011 г. № 678 определены нормативы штатной численности отдельных категорий сотрудников ГИБДД, которые содержатся за счет средств федерального бюджета, а также бюджетов субъектов федерации.

Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения представляет собой механизм, который состоит из комплекса мер, направленных на уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение уровня их последствий.

2. Обеспечение безопасности дорожного движения - одно из основных направлений деятельности полиции. Непосредственно федеральный надзор, а также специальные разрешительные функции осуществляет Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и ее структурные подразделения. В процессе реализации своих функций и решений практических задач ГИБДД осуществляет обязанности, закрепленные в 23 подпунктах Положения.

Выполнение обязанностей сотрудниками ГИБДД являются составной частью компетенционных полномочий, которые представляется целесообразным сгруппировать следующим образом: 1) контрольно-надзорные полномочия; 2) полномочия регистрационного характера; 3) полномочия правопредставительного характера; 4) юрисдикционные полномочия; 4) организационные полномочия; 5) обеспечительные и учетные функции.

3. В настоящее время объем полномочий сотрудников ГИБДД претерпевает изменения, обусловленные необходимостью повышения эффективности работы, а также созданием новых форм взаимодействия с органами государственной власти и оптимизацией предоставления публичных услуг физическим и юридическим лицам. Так, например, процедура регистрации автотранспортных средств была значительно упрощена путем исключения требований о снятии транспортного средства с учета для его продажи, получения транзитных номеров и смены регистрационных знаков при переходе права собственности на автотранспортное средство другому лицу. Кроме того, в рамках правопредставительного производства с положительной стороны следует отметить возможность замены водительского удостоверения в связи с истечением срока действия в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг.

Несмотря на оптимизацию функций неизменным приоритетным направлением Госавтоинспекции является надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения. В то же время следует отметить, что законодатель не определяет понятие, задачи и виды административного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения, не разграничивает понятия «надзор» и «контроль», не определяет полномочия государственного органа в процессе контрольно-надзорной деятельности.

4. Анализ нормативных правовых актов, регламентирующих административно-правовой статус Госавтоинспекции свидетельствует: ГИБДД по своему правовому положению является органом государственного управления специальной компетенции, наделенным государственно-властными и надведомственными полномочиями. Основными направлениями деятельности ГИБДД являются следующие: 1. Контроль за соблюдением Правил дорожного движения и других нормативных правовых актов в области обеспечения БДД. 2. Государственный надзор за автотранспортом. Вопросы, связанные с регистрацией транспортных средств являются одними из наиболее важных по значимости, так как на сегодняшний день существуют различные способы мошеннических

действий, которые направлены на незаконный оборот транспортных средств, в том числе при ввозе в Российскую Федерацию через морские порты и таможенные посты. 3. Контроль за подготовкой водительских кадров. Для граждан желающих получить квалификацию водителя, установлены такие требования, как обследование медицинского характера; обучение в автошколах подготовки водителей определенных категорий, что является обязательным критерием; знание правил дорожного движения и навыки практического вождения определенного транспортного средства.

Таким образом, деятельность ГИБДД достаточно обширна, включает в себя ряд направлений, достаточно много в последнее время было внесено изменений в нормативные акты. Это говорит о том, что время не стоит на месте и ряд положений, закрепленных в документах, становятся неактуальными на современном этапе. Последние события в России и мире, когда большинство организаций работало удаленно, показали, что ряд услуг можно оказывать и получать дистанционно, тем самым упрощая сам процесс. По нашему мнению, необходимо подвергать мониторингу действующие нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность ГИБДД по различным направлениям и совершенствовать их по пути упрощения получения каких-либо услуг, учитывая специфику деятельности ГИБДД.

Проанализировав деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения, можно сформулировать некоторые рекомендации и предложения, направленные на повышение эффективности ее деятельности:

1. Практика сокращения количества стационарных постов ДПС ГИБДД должна иметь точечный и строго выверенный характер, поскольку в кризисных ситуациях, например, при возникновении чрезвычайных обстоятельств различного вида, стационарные посты ДПС могут приобретать статус контрольно-пропускных пунктов, а в этом качестве становиться действенным инструментом обеспечения функционирования особого режима въезда на определенную территорию и выезда с нее.

2. Многоплановость дорожно-транспортных отношений, разнообразие субъектов этих отношений требуют создания единой системы законодательства, фундаментальной основой которого мог бы стать федеральный закон о правилах дорожного движения. Принятие такого закона, публично регулирующего общественные отношения в сфере дорожного движения, - необходимая мера, призванная обеспечить дальнейшее развитие России как правового государства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

а) Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы:

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. (с изм. от 04.10.2022) // Российская газета. - 1993. - №237; 2022 г. № 226.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм. от 10 июля 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – №1 (ч. 1). – Ст. 1; Российская газета. – 2023. – № 156.

3. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изм. от 10 июля 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. - 1995. - № 50. - Ст. 4873.

4. Об органах принудительного исполнения Российской Федерации: Федеральный закон от 21 июля 1997 г. № 118-ФЗ (ред. от 21 декабря 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 30. – Ст. 3590.

5. Об исполнительном производстве: Федеральный закон от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ (ред. от 31 июля 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 41. – Ст. 4849.

6. О полиции: Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (с изм. от 28 апреля 2023 г.) // Российская газета. - 2011. - №5401; 2023. - № 97.

7. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 1 (Часть I). – Ст. 27.

8. О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ (ред. от 30 декабря 2021 г.) «» // Российская газета. – 2018. – № 170(7633).

9. О государственном контроле (надзоре) в Российской Федерации:

Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31 (Часть I). – Ст. 5007.

10. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (с изм. от 2 июня 2023 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. - 1993. - № 47. - Ст. 4531.

11. О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения: Постановление Правительства Российской Федерации от 19 октября 2004 г. № 567 // Собрание законодательства РФ. - 2004. - № 43. - Ст. 4225.

12. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р г. Москва // Российская газета – 2018. – № 15(7478).

13. О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764 [электронный ресурс]. – Доступ: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

14. Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 28 (Часть II). – Ст. 5531.

15. О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве» (вместе с «Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном

электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве»): Постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1043 (ред. от 30.12.2022) // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (Часть III). – Ст. 5421.

16. Об утверждении Инструкции по организации и обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения: Приказ МВД России, ФСО России и ФСБ России от 1 ноября 2002 г. № 620дсп/350дсп/637дсп / Опубликован не был.

17. Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ: Приказ МВД России от 16.06.2011 г. № 678 (с изм. от 15 июня 2022 г.) [электронный ресурс]. - Доступ: <http://www.consultant.ru>.

18. Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 29 декабря 2018 № 903 [электронный ресурс]. – Доступ: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

19. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств: Приказ МВД России от 21.12.2019 № 950 (с изм. от 28.09.2020) // Российская газета. 2020. 9 янв.

20. Об утверждении Наставления по организации деятельности ДПС ГИБДД МВД РФ: Приказ МВД № 840дсп от 03.12.2020 г. / Опубликован не был.

21. Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России: Приказ МВД России от 28.06.2021 № 495 (ред. от 05.03.2022) / Документ опубликован не был.

22. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 2 мая

2023 г. № 264 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 30 июня 2023 г. № 0001202306300035.

б) Монографии, учебники, учебные пособия:

1. Административная деятельность ОВД: учебник / под ред. А.П. Коренева. - М.: Статут, 2017. - 329 с.
2. Бахрах Д.Н. Административное право: учебник для вузов / Д.Н. Бахрах, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. - М.: Норма, 2017. - 446 с.
3. Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения: учеб. пособие / А.А. Беженцев. – М.: Вузовский учебник, ИНФРА-М, 2017. – 332 с.
4. Вашкевич А.В., Коновалов Е.А., Смородина В.А. Основы деятельности службы дорожной инспекции и организация движения ГИБДД МВД России: учебное пособие / А.В. Вашкевич и др. - СПб.: Питер, 2017. - 285 с.
5. Демидов Ю.Н., Костенников М.В., Куракин А.В. Административная деятельность органов внутренних дел: учебник: в 2 ч. Ч. 2: Особенная часть / Ю.Н. Демидов и др. - Домодедово, 2016. - 306 с.
6. Дорогин В.Т., Пузырев С.В., Водополов Н.Н. Российское административное право: Практикум / В.Т. Дорогин и др. - М.: Юрайт, 2014. - 425 с.
7. Калинина Л.А. Административная ответственность / Л.А. Калинина. - М.: Издательство ИГиП РАН, 2011. - 338 с.
8. Колоколов Н.А. Рассмотрение дел об административных правонарушениях. Практика судов общей юрисдикции: учебное пособие / Н.А. Колоколов. - М.: Проспект, 2016. - 291 с.
9. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. / В.И. Коноплянко. – М.: Высшая школа, 2017. – 321 с.
10. Копытов Ю.А. Административное право: учебник / Ю.А.Копытов. - М.: Юрайт, 2018. - 373 с.

11. Лебедева О.О. Правовое регулирование применения принудительных мер административного предупреждения и пресечения: дис. ... канд. юрид. наук / О.О. Лебедева. - Нижний Новгород, 2017. - 206 с.
12. Лохбаум В.А., Сидорцов Р.В., Стороженко К.О. Административные правонарушения в области дорожного движения: понятие, деликтологическая характеристика: учебное пособие / В.А. Лохбаум, Р.В. Сидорцов, К.О. Стороженко. - Тула, 2021. - 275 с.
13. Мазурин С.Ф. Административное право: учебник для юридических вузов / С.Ф. Мазурин. - СПб.: Питер, 2015. - 356 с.
14. Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / Ю.И. Мигачев. - М.: Инфра-М, 2017. - 390 с.
15. Модернизация административного законодательства (цели, задачи, принципы и актуальные направления): монография / отв. ред. А.Ф. Ноздрачев. – М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: ИНФРА-М, 2018. - 496 с.
16. Павлова Е.В., Калюжный Ю.Н. Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД: методические (практические) рекомендации / Е.В. Павлова. - Орёл, 2010. - 282 с.
17. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / отв. ред. Л.Л. Попов. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: РГ-Пресс, 2019. - 331 с.
18. Попов Л.Л. Административное право России: учебник. - 3-е изд., перераб. и доп. / Л.Л. Попов. - М.: Проспект, 2017. - 401 с.
19. Регуляторная политика Российской Федерации: правовые проблемы формирования и реализации: монография / ред. кол. А.Ф. Ноздрачев, С.М. Зырянов, А.В. Калмыкова. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. – М.: Инфотропик Медиа, 2022. – 294 с.

20. Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография / под ред. И.Ш. Киясханова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2013. – 355 с.

в) Статьи, научные публикации:

1. Андреев П.А. Организационно-правовой механизм реализации принципа публичности в деятельности органов внутренних дел / П.А. Андреев // Бизнес в законе. - 2012. - № 1. - С.171-176.

2. Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности / А.А. Беженцев и др. // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 17–23.

3. Высоцкий С.А., Новиков И.А. Актуальные проблемы при осуществлении административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД / С.А. Высоцкий и др. // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. - 2021. - № 2 (51). - С. 11-17.

4. Затолокин А.А. Предоставление государственных услуг ГИБДД в электронном виде / А.А. Затолокин // Общество и право. – 2019. – № 2 (68). – С. 102-108.

5. Занина Т.М., Четвериков А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения / Т.М. Занина и др. // JuridCons. 2020. – URL: <http://juridcons.com/article/4520> (дата обращения: 01.08.2023).

6. Калюжный Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «Обеспечение безопасности дорожного движения» / Ю.Н. Калюжный // Вестник КРУ МВД России. – 2017. – №1 (35) – С.74-80.

7. Капустина Е.Г., Лимарева Е.С. Профилактика безопасности дорожного движения как важнейшее условие формирования правовой

культуры современного общества / Е.Г. Капустина и др. // Транспортное право. – 2017. – № 1. – С. 25–28.

8. Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся вузов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения / И.И. Кузнецова // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2014. – № 1. – С.35-42.

9. Лихачёв С.В., Ракша Н.С. Основные правила обеспечения безопасности дорожного движения в конструкции механизма административного принуждения / С.В. Лихачёв и др. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. – 2022. – Т. 8 (74). – № 3. – С. 115-121.

10. Молчанов П.В. Профилактика правонарушений в области дорожного движения / П.В. Молчанов // Административное право и процесс. – 2019. – № 5. – С. 63–68.

11. Новиков И.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению / И.А. Новиков // Техника и технологии строительства. – 2015. – № 4 (4). – С. 7-11.

12. Назаров В.Ю. Административно-правовые основы безопасности дорожного движения / В.Ю. Назаров // Информационная безопасность регионов. – 2010. – №1. – С.47-53.

13. Смородина В.А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения / В.А. Смородина // История государства и права. – 2006. – № 12. – С. 19-25.

14. Теплая Н.А., Попова Е. В. Автоматизация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Актуальные направления научных исследований: от теории к практике : материалы VII Междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 12 февр. 2016 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс». – 2016. – № 1 (7). – С. 233-238.

15. Ханин А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения как основная задача ГИБДД в правоохранительной деятельности // В сборнике: Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика Сборник материалов XXVIII Международной научно-практической конференции / под общей ред. С.С. Чернова. – 2017. – С. 41-44.

16. Шумилин В.П. Вопросы автоматизации деятельности Госавтоинспекции на современном этапе // В сборнике: Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований. Материалы международной научно-практической конференции. Составитель Э.Х. Мамедов. 2019. – С. 466-472.

17. Якимов А.В. Межведомственное взаимодействие ФССП России и ГИБДД МВД / А.В. Якимов // Актуальные проблемы административного и финансового права: сборник научных статей магистрантов, обучающихся по направлению 40.04.01 «Юриспруденция». Калининградский филиал Московского финансово-юридического университета МФЮА. – М., 2018. – С.238-245.

г) Диссертации и авторефераты диссертаций:

1. Афолина Е.Г. Административно-правовое регулирование деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. юрид. наук / Е.Г. Афолина. – Краснодар, 2017. – 225с.

2. Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х-середине 80-х гг. XX века: дис. ... канд. юрид. наук / Е.А. Войтенков. – М., 2006. – 180 с.

3. Головки В.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук / В.В. Головки. – М., 2008. – 404 с.

4. Горяинов А.И. Правовые и организационные основы деятельности ГИБДД МВД России по применению мер административного принуждения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.И. Горяинов. – М., 2004. – 22 с.
5. Зырянов С.М. Административный надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук / С.М. Зырянов. – М., 2001. – 178 с.
6. Квитчук А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: (историко-правовое исследование): дис. ... д-ра юрид. наук / А.С. Квитчук. – Санкт-Петербург, 2006. – 360 с.
7. Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук / В.И. Майоров. – Екатеринбург, 1997. – 326 с.
8. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук / П.В. Молчанов. – М., 2008. – 214 с.
9. Никишин А.В. Административно-правовой статус подразделений ГИБДД горрайорганов внутренних дел: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Никишин. – М., 2011. – 34 с.
10. Никонова Ю.Ш. Административно-процессуальное регулирование государственного контроля (надзора) в сфере внутренних дел: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ю.Ш. Никонова. – Екатеринбург, 2019. – 33 с.
11. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра юрид. наук / Б.В. Россинский. – М., 1993. – 376 с.
12. Чмырев С.Н. Государственная инспекция безопасности дорожного движения как орган управления в сфере безопасности дорожного движения: организационно-правовой аспект: дис. ... канд. юрид. наук / С.Н. Чмырев. – М., 2000. – 181 с.

д) Эмпирические материалы (судебной, следственной практики и т.д.):

1. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: [постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20] // Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2019. - № 9.

2. Решение Вахитовского районного суда г. Казани по делу № 12-630/2017 от 29 сентября 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru> (дата обращения: 01.08.2023).

3. Решение по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении от 01.03.2023 года по делу № 12-6/2023 на постановление мирового судьи судебного участка № 1 Талицкого судебного района Свердловской области от 05 декабря 2022 года по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) // Банк судебных решений Талицкого районного суда Свердловской области. [Электронный ресурс]. – URL: <https://talicky--svd.sudrf.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

4. Решение по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении от 22.12.2022 года по делу № 12-23/2022 на постановление от 16.10.2022 по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) // Банк судебных решений Талицкого районного суда Свердловской области. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://talicky--svd.sudrf.ru/> (дата обращения: 01.08.2023).

5. Определение Мирового судьи судебного участка № 2 по Вахитовскому району г. Казани от 16 апреля 2019г. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 01.08.2023).

6. Решение Гайнского районного суда Пермского края № 2-439/2013 М-490/2013 2-14/2014(2-439/2013) от 15 января 2014 г. по делу № 2-14/ 2014 [электронный ресурс]. - Доступ: <http://www.consultant.ru>.

е) Электронные ресурсы:

1. Какое наказание предусмотрено за наезд на пешехода? [Электронный ресурс]. – URL: <https://shtrafy-gibdd.ru/articles/shtraf-za-naezd-na-peshehoda/> (дата обращения: 01.08.2023).

2. Обзор деятельности Общественных советов при территориальных органах МВД России за 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/> (дата обращения: 01.08.2023).

3. Отчеты должностных лиц // Официальный сайт Управления МВД РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://74.мвд.рф/> (дата обращения: 01.08.2023).

4. Показатели состояния безопасности дорожного движения [электронный ресурс]. - Доступ: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 01.08.2023).

5. Результаты работы по взаимодействию с общественными формированиями [Электронный ресурс]. URL: www.26.мвд.рф (дата обращения: 01.08.2023).

6. Сотрудники ГИБДД просят своевременно сообщать о пьяных водителях [Электронный ресурс]. URL: www.12.мвд.рф (дата обращения: 01.08.2023).

7. Статистика и аналитика // Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/statistics> (дата обращения: 01.08.2023).

8. Суд постановил, что не всякое столкновение автомобилей следует считать ДТП [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2019/09/23/sud-obiasnil-kakoe-stolknovenie-avtomobilej-schitaetsia-dtp.html/> (дата обращения: 01.08.2023).

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«КАЗАНСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
(КЮИ МВД России)

Кафедра административного права, административной деятельности
и управления ОВД

УТВЕРЖДАЮ
Начальник кафедры
административного права,
административной деятельности
и управления ОВД
КЮИ МВД России
полковник полиции
Р.Р. Алиулов
_____ 2022 г.



ПЛАН-ГРАФИК
выполнения дипломной работы

Тема: Деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения

Курсант (слушатель): Ишмухаметов Адель Рустамович Учебная группа № 372
(фамилия, имя, отчество)

Специальность Правоохранительная деятельность

Форма обучения заочная Год набора 2017

№ п/п	Характер работы (главы, параграфы и их содержание)	Примерный объем выполнения (в %)	Срок выполнения	Отметка руководителя о выполнении
1.	Изучение литературных источников и иных материалов	10%	Декабрь 2022	<i>Выполнено</i>
2.	Составление плана дипломной работы и согласование его с научным руководителем	10%	Январь 2023	<i>Выполнено</i>
3.	Подготовка введения	10%	Февраль 2023	<i>Выполнено</i>
4.	Глава 1. Правовое положение ГИБДД МВД России и административно-правовые средства в области обеспечения безопасности дорожного движения §1. Задачи, функции и организационная структура дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России §2. Комплекс административно-правовых средств в области обеспечения безопасности	15%	Март 2023	<i>Выполнено</i>

№ п/п	Характер работы (главы, параграфы и их содержание)	Примерный объем выполнения (в %)	Срок выполнения	Отметка руководителя о выполнении
	дорожного движения			
5.	Глава 2. Основные направления деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения §1. Контроль (надзор) за дорожным движением в деятельности ГИБДД §2. Осуществление регистрационных полномочий сотрудниками ГИБДД §3. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности ГИБДД	15%	Апрель 2023	Выполнено
6.	Глава 3. Особенности практической деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и взаимодействию с другими подразделениями ОВД §1. Проблемы при осуществлении административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД §2. Особенности взаимодействия ГИБДД с другими подразделениями ОВД	15%	Май 2023	Выполнено
7.	Подготовка заключения	10%	Июнь 2023	Выполнено
8.	Доработка дипломной работы, устранение замечаний, проверка на системе «Антиплагиат ВУЗ» КЮИ МВД РФ	10%	Июль 2023	Выполнено
9.	Подготовка списка использованной литературы	5%	Июль 2023	Выполнено

Подпись выпускника

«5» 12 2022 г.

СОГЛАСОВАНО
Руководитель


 к.п.н., старший преподаватель кафедры
 административного права,
 административной деятельности и
 управления ОВД, подполковник полиции
 Планкин Константин Вячеславович.

ОТЗЫВ

о работе обучающегося 372 учебного взвода (группы) заочной формы обучения, 2017 года набора, по специальности 40.05.02 - Правоохранительная деятельность

Ишмухаметова Аделя Рустамовича

в период подготовки дипломной работы на тему:

«Деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения»

1. Характеристика дипломной работы с точки зрения предъявляемых требований:

а) Актуальность темы. Представленная для рецензирования дипломная работа посвящена комплексному анализу деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения, а также разработке практических рекомендаций по повышению эффективности регулирования указанной деятельности.

Выбранная тема является весьма актуальной, что обусловлено низким уровнем безопасности дорожного движения, который существенно влияет на внутреннюю составляющую национальной безопасности страны, затрагивает конституционные права и свободы граждан, является фактором, негативно воздействующим на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации. Фактически это можно считать государственной проблемой, что придает задаче обеспечения безопасности дорожного движения государственную значимость.

В связи с этим особое значение имеют содержание и практика применения законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения. Существенная роль в реализации названного законодательства принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Будучи одним из субъектов административно-юрисдикционной деятельности, органы ГИБДД активно применяют законодательство об административных правонарушениях, пополнившееся в последние годы новыми составами. Между тем эффективное административное принуждение затруднено,

поскольку недостаточно разработан понятийный аппарат административно-юрисдикционной деятельности, административного правонарушения и ответственности, исполнения административных наказаний, механизма правового регулирования, правового обеспечения в области дорожного движения.

б) Соответствие содержания дипломной работы оглавлению и степень ее раскрытия. Дипломная работа состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списка использованных источников, литературы и приложений. В первой главе раскрыто правовое положение ГИБДД МВД России и административно-правовые средства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Во второй главе осуществлен анализ основных направлений деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. В третьей главе выявлены и обобщены особенности практической деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и взаимодействию с другими подразделениями ОВД.

В целом следует констатировать, что структура работы соответствует её содержанию и способствует полному раскрытию темы. В работе автором правильно сформулированы цель и задачи, которые соответствуют содержанию исследования.

Слушатель правильно расставляет акценты, анализирует значительный массив нормативно-правовых актов, а также ведомственных нормативных правовых актов, регулирующих деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения.

в) Практическая направленность и научная новизна исследования.

Автором выявлены и обобщены проблемные аспекты при осуществлении административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД. Практическая значимость исследования заключается в возможности использования выводов и предложений в учебных, лекционных, методических материалах, в преподавании таких дисциплин, как административная деятельность и управление ОВД.

Научная новизна исследования состоит в том, что на основе комплексного изучения проблем, связанных с деятельностью ГИБДД МВД России по

обеспечению безопасности дорожного движения, сделана попытка выработать пути решения указанных проблем.

г) Положительные и отрицательные стороны дипломной работы. Слушатель в достаточной степени решил поставленные перед ним задачи и достиг цели исследования. Тема дипломной работы проработана в необходимой степени, сама работа является результатом самостоятельного труда автора. А.Р. Ишмухаметов показал знание нормативно-правовых актов, научной литературы, фундаментальных исследований, публикаций ведущих специалистов в области административного права, административной деятельности и управления ОВД. Также автором в достаточной степени использованы материалы судебной и иной правоприменительной практики. Очевидно, что в проведенном исследовании автором отражен и личный опыт работы в сфере деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. Полученные автором по результатам исследования выводы отличаются достоверностью, содержат в себе элементы научной новизны. В работе имеются авторские выводы по главам, которые соответствует поставленным целям и задачам, аргументированы и целесообразны. В работе прослеживается стилистическая выдержанность в соответствии с научным стилем изложения.

Отрицательные стороны работы: местами работа носит описательный характер.

д) Оформление работы соответствует требованиям ФГОС: работа полностью соответствует предъявляемым требованиям по дипломным работам, в том числе требованиям Положения об организации подготовки и защите дипломных работ в КЮИ МВД России.

е) Результаты проверки дипломной работы на объем заимствований. Дипломная работа А.Р. Ишмухаметова проверена на объем заимствований, итоговая оценка оригинальности составляет 44,86%, цитирования 22,93%.

2. Характеристика работы обучающегося над дипломной работой в течение периода обучения, своевременности и уровня выполнения этапов этой работы, проявленных знаний, умений, навыков:

а) А.Р. Ишмухаметов заинтересованно и скрупулезно подошел к процессу подготовки квалификационной работы, своевременно и на высоком уровне

выполнял каждый этап работы над ней. Результатом стала высокая степень самостоятельности при выполнении исследования и необходимая полнота выполнения задания по дипломной работе;

б) В процессе выполнения дипломной работы А.Р. Ишмухаметов проявил дисциплину и организованность. Ответственно и с необходимой степенью регулярности консультировался с научным руководителем лично и по электронной почте, в ходе указанных консультаций продемонстрировала знание теории вопроса и умение вести научную дискуссию.

3. Уровень сформированности компетенций.

В период подготовки дипломной работы А.Р. Ишмухаметовым продемонстрирована сформированность всех общекультурных, общепрофессиональных и профессиональных компетенций, предусмотренных основной профессиональной образовательной программой высшего образования по направлению подготовки 40.05.02 «Правоохранительная деятельность» в соответствии с ФГОС ВО.

4. Общее заключение по дипломной работе.

С учетом вышеизложенного дипломная работа А.Р. Ишмухаметова полностью соответствует требованиям ФГОС ВО по направлению подготовки, является самостоятельной, может быть допущена к защите, заслуживает положительной отметки, а ее автор – присвоения искомой квалификации.

Руководитель дипломной работы:

к.п.н., старший преподаватель кафедры административного права,
административной деятельности и управления ОВД

подполковник полиции

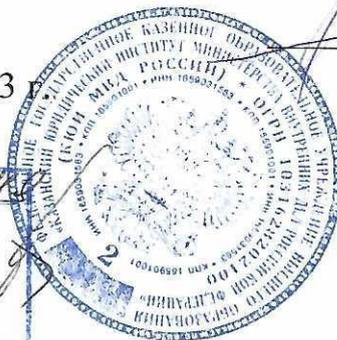
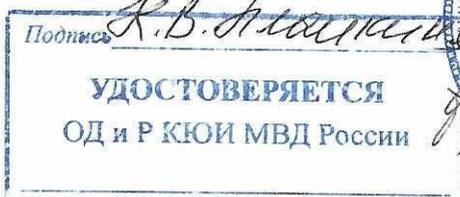
«11» 08 2023 г.

 / К.В. Планкин

С отзывом ознакомлен

«11» 08 2023

 / А.Р. Ишмухаметов



РЕЦЕНЗИЯ
на дипломную работу

слушателя Ишмухаметова Аделя Рустамовича

(фамилия, имя, отчество)

40.05.02 - Правоохранительная деятельность, год набора 2017, 372
учебная группа

(№ группы, курс, специальность)

Тема: Деятельность ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения

Дипломная работа А.Р. Ишмухаметова посвящена комплексному анализу деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения, а также разработке практических рекомендаций по повышению эффективности регулирования указанной деятельности.

Автор работы справедливо констатирует, что в России проблема безопасности дорожного движения является актуальной: согласно официальной информации Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее - ГИБДД) России по итогам 2022 г. произошло свыше 160 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадало более 210 тыс. человек и погибло свыше 16 тыс. Несмотря на снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности (далее - ДТА) в России транспортный риск в 4 раза превышает аналогичный показатель в развитых странах. Между тем эффективное административное принуждение затруднено, поскольку недостаточно разработан понятийный аппарат административно-юрисдикционной деятельности, административного правонарушения и ответственности, исполнения административных наказаний, механизма правового регулирования, правового обеспечения в области дорожного движения.

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

Дипломная работа состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списка использованных источников, литературы и приложений. В первой главе раскрыто правовое положение ГИБДД МВД России и административно-правовые средства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Во второй главе осуществлен анализ основных направлений деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. В третьей главе выявлены и обобщены особенности практической деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и взаимодействию с другими подразделениями ОВД.

Автор рассмотрел поставленную проблему на достаточно высоком теоретическом уровне, используя материалы судебной практики.

При написании дипломной работы автором использованы основные методологические и теоретические подходы к решению проблемы, изучены научные работы, посвященные проблематике деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. Выводы и предложения, выдвинутые

автором в заключении, обоснованны и аргументированы. Прослеживается высокая степень самостоятельности и оригинальности при решении поставленной задачи. Имеются обоснованные теоретические выводы и предложения.

Научная новизна исследования состоит в том, что на основе комплексного изучения деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения, автором сделана попытка обратить внимание на пробелы законодательного регулирования осуществления административно-юрисдикционной деятельности сотрудниками ГИБДД. По результатам исследования формулируются предложения по совершенствованию действующего законодательства.

Теоретическая значимость исследования определяется значением развития представлений об особенностях и проблемах деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. Результаты исследования могут быть использованы в учебных материалах.

А.Р. Ишмухаметов показал знание нормативно-правовых актов, научной и учебной литературы, фундаментальных исследований, публикаций ведущих специалистов по вопросам деятельности ГИБДД МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения. В списке использованной литературы приведено достаточное количество законов Российской Федерации и иных нормативных актов, указаны авторефераты и тексты диссертаций по указанной проблеме, а также научные статьи и электронные источники.

В заключении автор обобщил выводы по каждой главе, предложил варианты решения поставленных задач и обосновал выбор использованных методов. Выводы дипломной работы логичны и обоснованы.

При подготовке работы автор показал высокий уровень грамотности, научный стиль изложения, хорошую проработанность проблемы. Оформление дипломной работы не вызывает нареканий.

Представленная на рецензирование дипломная работа соответствует предъявляемым требованиям, рекомендована к публичной защите и заслуживает положительной оценки.

Оценка рецензента: *отлично*

Рецензент

Начальник ОП №8 «Горки» Управления

МВД России по г. Казани

подполковник полиции

_____ (должность, специальное звание)

М.П.

« 01 »

_____ 2023 г.

С рецензией ознакомлен _____

/ А.Р. Ишмухаметов

_____ А.Т. Хаматвалеев

_____ (инициалы, фамилия)

_____ (подпись)



СПРАВКА

Казанский юридический институт МВД
России

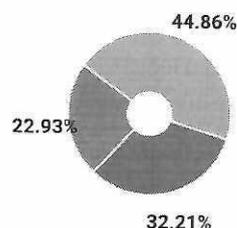
о результатах проверки текстового документа
на наличие заимствований

ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНА В СИСТЕМЕ АНТИПЛАГИАТ.ВУЗ

Автор работы: Ишмухаметов Адель Рустамович
Самоцитирование
рассчитано для: Ишмухаметов Адель Рустамович
Название работы: Деятельность сотрудников ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения
Тип работы: Дипломная работа
Подразделение: Кафедра административного права, административной деятельности и управления ОВД

РЕЗУЛЬТАТЫ

СОВПАДЕНИЯ		32.21%
ОРИГИНАЛЬНОСТЬ		44.86%
ЦИТИРОВАНИЯ		22.93%
САМОЦИТИРОВАНИЯ		0%



ДАТА ПОСЛЕДНЕЙ ПРОВЕРКИ: 05.09.2023

Модули поиска: ИПС Адилет; Библиография; 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: аналитика; СПС ГАРАНТ: нормативно-правовая документация; Модуль поиска "КЮИ МВД РФ"; Медицина; Сводная коллекция вузов МВД; Диссертации НББ; Перефразирования по eLIBRARY.RU; Перефразирования по СПС ГАРАНТ: аналитика; Перефразирования по Интернету; Патенты СССР, РФ, СНГ; Коллекция СМИ; Шаблонные фразы; Кольцо вузов; Издательство Wiley

Работу проверил: Планкин Константин Вячеславович

ФИО проверяющего

Дата подписи: 05.09.2023

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.

Ишмухаметов А.Р. / Ишмухаметов А.Р.