

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОСТОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА  
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»  
(ФГКОУ ВО РЮИ МВД России)

**А. Н. Осяк, В. В. Коренюгин,  
О. Н. Кудовба, Е. В. Кравченко**

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ  
РАЗВИТИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Учебное пособие**

Ростов-на-Дону  
2023

**УДК 351.81**

**ББК 67.629**

**О 799**

**Рецензенты:**

**Д. Г. Заброда**, кандидат юридических наук, доцент  
(Крымский филиал Краснодарского университета МВД России);

**К. А. Титова**, кандидат юридических наук, доцент  
(Краснодарский университет МВД России).

**Осяк, Андрей Николаевич.**

**О 799 Современное состояние и тенденции развития деятельности подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие / А. Н. Осяк, В. В. Кореньюгин, О. Н. Кудовба и др. – Ростов н/Д : ФГКОУ ВО РЮИ МВД России, 2023. – 128 с.**

**ISBN 978-5-89288-489-1.**

В учебном пособии исследуется совокупность общественных отношений, складывающихся в процессе осуществления своих полномочий должностными лицами подразделений ГИБДД. Анализируется и дается оценка вопросам, связанным с современным состоянием подразделений ГИБДД, процессу развития и реформирования некоторых нормативных правовых актов РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Предназначено для сотрудников органов внутренних дел, слушателей и курсантов образовательных организаций Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Печатается по решению редакционно-издательского совета  
ФГКОУ ВО РЮИ МВД России.

ISBN 978-5-89288-489-1

УДК 351.81

ББК 67.629

© ФГКОУ ВО РЮИ МВД России, 2023

## ВВЕДЕНИЕ

Инфраструктура экономики России многоаспектна, но одной из важнейших ее частей остается автомобильный транспорт, от правильности эксплуатации которого зависит жизнь и здоровье граждан. Казалось бы, этот факт должен был бы вызывать у каждого дополнительную ответственность, но фактически наблюдается постоянное увеличение гибели граждан от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, причем большее число последних имеет преступный характер.

Несмотря на постоянное совершенствование единой технической политики в области упорядочивания дорожного движения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, данная проблема остается достаточно острой.

Многие специалисты сходятся во мнении, что дорожно-транспортные происшествия следует рассматривать как негативный, но в то же время неотъемлемый фактор эксплуатации транспортных средств<sup>1</sup>. Рассмотрение мировой статистики смертности в результате дорожно-транспортных происшествий подтверждает приведенный тезис по поводу определения природы данных происшествий. Помимо этого статистические сведения международного характера позволяют также утверждать, что ни в одной стране мира, несмотря на различные методы и средства предотвращения смертности в результате дорожных аварий, не удалось свести к нулю показатель рассматриваемого явления.

Настоящее учебное пособие подготовлено на основе рабочей программы учебной дисциплины «Актуальные вопросы деятельности подразделений ГИБДД».

---

<sup>1</sup> См.: Поляков Д.Н. Понятие и причины дорожно-транспортных происшествий // Сибирское юридическое обозрение. 2011. № 16.

# **Глава 1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

## **1.1. История возникновения органов автоинспекции в России**

На протяжении многих веков транспорт является необходимым атрибутом для выживания человека. Много веков, даже тысячелетий, люди использовали лошадей как основное средство передвижения. Однако в XIX в. ситуация кардинально изменилась, и человечество изобрело автомобиль. С этих пор началось активное изменение дорог, производства и даже жизни людей. Однако, с появлением самоходных средств – прародителей автомобилей, остро встал вопрос о регулировании дорожного движения с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий.

На сегодняшний момент почти в каждой стране, где имеются автомобили, есть специальные службы по охране порядка в процессе дорожного движения. В нашем государстве данную роль осуществляет Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Как единое функционирующее подразделение оно появилось 3 июля 1936 г., учреждено было Постановлением СНК СССР № 1182 «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР»<sup>2</sup>.

Созданное внутреннее подразделение – Государственная автомобильная инспекция – прошло сложный путь развития, кардинальную перестройку по сравнению с аналогичными царскими органами. Впервые о создании специализированных органов обеспечения безопасности дорожного

---

<sup>2</sup> Нижник Н.С. О нормативных основах становления правоохранительной системы полицейского государства в России // Право и государство: проблемы методологии, теории и истории: материалы Междунар. научно-практ. конф. Краснодар, 2018. С. 36–45.

движения упоминалось еще в Декрете о создании Рабоче-крестьянской милиции. Но ввиду малого количества автомобильного транспорта, отсутствия профессиональных кадров, порядок обеспечивали дружинники – «друзья общественного порядка»<sup>3</sup>.

В качестве должностной инструкции главной Петроградской милиции была разработана Инструкция дружинника наружной охраны. Дружинники осуществляли охрану дорог и обеспечивали безопасность на них. В качестве иных полномочий, дружинники были обязаны осуществлять уборку на дорогах и в придорожных зонах, следить за скоростным режимом, в качестве спецсредства использовать рогатку и цветные фонари, следить за освещением, охранять пешеходов от наездов.

Постепенно, с укреплением Советов укреплялся и исполнительный аппарат. Автоинспекция начала профессионализироваться, возникали новые нормативные акты с обязанностями для милиционеров по обеспечению безопасности дорожного движения. Так, первичными постулатами деятельности дорожных милиционеров являлись: недопущение передвижения на велосипедах и упряжках по тротуарам; наблюдение за рабочими, осуществляющими покрасочную и иную хозяйственную деятельность, с целью недопущения непреднамеренного загрязнения дорог; следить, чтобы никто не пугал лошадей, не играл на проезжей части, не осуществлял предпринимательскую деятельность на дорогах; если же на дороге оказывался неподъемный предмет, то следить, чтобы из-за него не нарушилось движение; «ломовые извозчики должны были следовать исключительно по правой стороне дороги»<sup>4</sup>.

На милицию были возложены различные задачи, связанные с транспортом. Их закрепление в нормативных правовых актах носило неформальный характер, т. е. законодатель ставил задачи по обеспечению

---

<sup>3</sup> См.: Молчанов П.В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации. М., 2019. С. 29.

<sup>4</sup> История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России. М., 1996. С. 190, 301.

безопасности дорожного движения не как некую абстракцию, что часто встречается на современном этапе развития правовой системы, а конкретно. Это, с одной стороны, позволило понять требования законодательства при толковании и применении верховенства права, с другой – четко определило сферу деятельности государственных органов в области дорожного хозяйства и безопасности дорожного движения. Фактически законодатель не установил всех возможных случаев и ситуаций, которые создавали или могли представлять угрозу для субъектов дорожного движения, а, следовательно, и ситуацию, при которой «ДТП на дороге было допущено из-за отсутствия стандартной ситуации в законе и, соответственно, отсутствия юридического мотива для действия сотрудника полиции, обеспечивающего безопасность дорожного движения»<sup>5</sup>.

С каждым годом число автомобилей значительно возрастало. Особенно остро ситуация ощущалась в больших городах. Возникали проблемы, связанные с регулированием потока транспорта и превентивных мер по ДТП. В этой связи на законодательном уровне в больших городах осуществлялось законодательное нормирование милиции. Был принят новый Декрет СНК, отдельно по Москве, который так и назывался «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (Правила)». С этим законом в историю вошла первая попытка советской власти создать сборник правил дорожного движения, и случилось это 10 июня 1920 г. С введением данного Декрета появилась должность автомобильного регулировщика.

Первые правила были максимально простыми, направленными на предотвращение травматизма во время поездок и минимизация ДТП. Методом проб и ошибок правила улучшались, практически, ежемесячно и уже в конце второго десятилетия XX в. появилась полноценная служба обеспечения безопасности дорожного движения, которая, пока что,

---

<sup>5</sup> См.: Нижник Н.С. Полицейская система как элемент механизма реализации правоохранительной функции государства // Совершенствование законодательства о полиции и полицейской деятельности: материалы Всерос. научно-практ. конф. Омск, 2018. С. 21–27.

не имела своего структурного названия и подразделения, но активно занималось контролем автомобильного транспорта.

Международный опыт стал одним из источников решения проблем в области безопасности дорожного движения. Постановление Совета народных комиссаров СССР от 29.11.1925 «О признании Международной конвенции о движении легковых автомобилей действительной для СССР» стало первым опытом ознакомления России с правилами эксплуатации автотранспортных средств. Это решение оказало положительное влияние на советского законодателя. В декабре 1925 г. было создано Министерство регулирования дорожного движения – первое единое централизованное подразделение в истории нашего государства, которое специализировалось на обеспечении регулирования дорожного движения, его безопасности и предотвращении дорожно-транспортных происшествий. Постановление Совета народных комиссаров РСФСР от 20.03.1932 «О централизации учета несчастных случаев и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции»<sup>6</sup> закрепило задачи и полномочия нового подразделения. Опыт правового и организационного регулирования безопасности дорожного движения в России потребовал поиска новых форм организации дорожного движения<sup>7</sup>. В июле 1936 г. при Народном комиссариате внутренних дел СССР была создана Государственная автомобильная инспекция – подразделение рабоче-крестьянской милиции. Мандат вновь созданного органа был очень широк.

---

<sup>6</sup> См.: Нижник Н.С. Полицейско-правовая теория об институционализации государственного управления и месте полиции в механизме государства // Современные проблемы общей теории права: материалы Международ. научно-практ. конф., посвященной 25-летию независимости Республики Казахстан и 60-летию Алматинской академии МВД Республики Казахстан. Алматы, 2019. С. 13–26.

<sup>7</sup> См.: Войтенков Е.А. Актуальные проблемы безопасности дорожного движения: правовые и организационные пути их решения // Транспортное право. 2019. № 4. С. 27–29.

В спектр полномочий включалась борьба с нарушителями ПДД, авариями, разработка различных норм по допуску транспорта на дороги общего пользования, оценка навыков водителей, выдача им водительских карточек, привлечение к ответственности за нарушение дорожных законов и правил. Важным нововведением являлось законодательное понимание того, что мало просто выставить милиционеров на улицы, важно понимать причины аварий и нарушений и «пресекать их на корню»<sup>8</sup>.

Полномочия сотрудников автоинспекции расширялись постепенно и в целях, указанных ранее. Поскольку важную роль теперь играла превенция, агитационная и партийная работа в области безопасности дорожного движения набирала обороты. Появились специальные кружки и секции для пионеров и комсомольцев, во всех образовательных программах стали публиковаться первичные правила безопасности на дороге. Затем начались полномасштабные реформы местных органов Госавтоинспекции в соответствии с Инструкцией о работе пикетов автодорожного надзора Госавтоинспекцией УРКМ.

Отдельной страницей в истории ГАИ является ее деятельность в годы Великой Отечественной войны. Во время войны сотрудники дорожной полиции проводили масштабную мобилизацию транспортных средств на фронт, вели учет и проверяли горюче-смазочные материалы, руководили обучением военных водителей, контролировали внедрение газогенераторных установок в автомобили, проводили снятие с эксплуатации и списание автомобилей с целью точного учета и определения технического состояния, были решены вопросы оптимизации эксплуатации транспортных средств<sup>9</sup>.

С окончанием ВОВ в руках простых граждан осталось огромное количество автомобилей и мототехники. Поскольку численность общего

---

<sup>8</sup> Молчанов П.В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации. М., 2019. С. 32–33.

<sup>9</sup> Сидорова О.С. Госавтоинспекция в годы Великой Отечественной войны: исторический опыт страны и региона // Вестник ЧГУ. 2017. № 4. С. 33.

населения, а равно и милиции, значительно сократилась, высокого уровня контроля БДД не было.

Министерством внутренних дел СССР были разработаны меры по совершенствованию структуры Дорожной полиции, укреплению квалифицированных кадров и внедрению в практику ее работы новейших научных достижений. Усилилось взаимодействие ГИБДД с населением, развился институт дружинников. Для успешной работы инспекторов дорожная полиция получила новое современное оборудование, специальное вооружение, были внедрены передовые формы и методы работы. Особое внимание уделялось работе с детьми. С середины 1950-х годов руководство страны впервые широко применило научный подход к безопасности дорожного движения.

1960-е годы стали расцветом ГАИ как самостоятельного подразделения. В это время появляются новые правила движения, которые придавали сотрудникам автоинспекции правовой статус сотрудников Госавтоинспекции республик Советского Союза. Все нормативные акты к этому времени основывались на положениях Венской конвенции, что придавало дорожному движению СССР статус Международного<sup>10</sup>.

Большое внимание было уделено централизации в области безопасности дорожного движения. В СССР были введены водительские удостоверения единого образца, бланки которых выдавались в централизованном порядке; были установлены правила прохождения квалификационных испытаний; разработаны единые правила регистрации и учета автотранспортных средств. Были предоставлены подробные правила проведения технических осмотров, учета дорожно-транспортных происшествий и присвоения квалификации водителям автотранспортных средств и городских электромобилей<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Обеспечение безопасности участников дорожного движения (к 100-летию Правил дорожного движения): сборник научных трудов. Тюмень, 2020. С. 86.

<sup>11</sup> История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России / М.Б. Афанасьев, Л.А. Кочетов, Б.В. Россинский и др.; под ред. В.А. Федорова. М., 1996. С. 185.

В 1970-е годы появляются контрольные органы, созываемые от высшего руководства республик по рассмотрению дел с тяжкими последствиями и гибелью людей вследствие аварий. Результаты данных исследований позволяли осуществлять превентивные меры по профилактике дорожно-транспортных происшествий. Именно в это время образуется Всесоюзное добровольное общество автолюбителей (ВДОАМ), которое непосредственно занималось профилактикой среди автолюбителей. Обязательным требованием к производству автомобилей стало наличие ремней безопасности. А разработка и конструирование новых моделей осуществлялось с учетом обеспечения безопасности как водителя и пассажиров, так и пешеходов (в качестве примера можно вспомнить замену переднего бампера на ГАЗ-21, с которого убрали опасные «зубья»).

Все эти обстоятельства позволили провести первую, по-настоящему серьезную реформу органов ГАИ. Это было связано со снижением эффективности деятельности этих подразделений, что проявлялось в постоянном росте количества совершенных дорожно-транспортных происшествий. Постановление Совета Министров СССР от 14.03.1988 № 336 «О мерах по обеспечению безопасности движения на автомобильном и железнодорожном транспорте» закрепило комплекс мер по внедрению новейших технологий в управление; контроль и надзор за автомобильным транспортом и обеспечению его безопасности; снижению количества дорожно-транспортных происшествий, в первую очередь профилактического воздействия о причинах этих негативных явлений в сфере транспорта. Разработаны системы управления, устройства и устройства для мониторинга движения на дорогах, технические средства для проведения тестовых и регистрационных работ. Во Всесоюзном НИИ МВД было создано специализированное отделение по разработке программ и актов для улучшения ситуаций на дорогах.

В 1990-е годы сильно изменилась ситуация с транспортом. На рынок хлынули иностранные автомобили, которые значительно превосходили отечественные по техническим показателям. Также, сложная ситуация с

организованной преступностью накладывала свой отпечаток на деятельность ГАИ. По итогу Приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации № 329 от 01.06.1998 «О реформировании деятельности государственной дорожной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации» и Указом Президента Российской Федерации № 711 от 15.06.1998 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» внесены серьезные изменения в деятельность органов безопасности дорожного движения – дорожная милиция была переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения. ГИБДД стала специализированным органом, выполняющим контрольные, надзорные и разрешительные функции в области безопасности дорожного движения; была повышена до уровня министерств и ведомств; основной задачей ГИБДД была защита законных прав и интересов участников дорожного движения<sup>12</sup>.

Таким образом, необходимость регулирования транспорта, обеспечения его безопасности и безопасности участников начала осознаваться на довольно ранних этапах развития организованного государством общества. Принятию эффективных законодательных и организационных мер в этой области во многом способствовали условия естественного развития дорожной отрасли, а именно рост автопарка и все большее вовлечение людей в дорожное движение в качестве различных участников. С начала XIX в. и до первой половины 1920-х годов XX в. меры в этой области не были последовательными и не связаны с единым централизованным подразделением, которое осуществляло бы свою деятельность исключительно в области безопасности дорожного движения. Однако метод проб и ошибок все же привел к положительному результату – была создана Госавтоинспекция, которая вобрала в себя все полномочия и деятельность в области безопасности дорожного движения. Можно сделать вывод,

---

<sup>12</sup> См.: Войтенков Е.А. Актуальные проблемы безопасности дорожного движения: правовые и организационные пути их решения // Транспортное право. 2019. № 4. С. 27–29.

что Государственная инспекция дорожного движения, созданная около 85 лет назад, является гарантом безопасности дорожного движения.

## **1.2. Основные положения деятельности**

### **Государственной инспекции безопасности дорожного движения**

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России выполняет задачи по обеспечению соблюдения законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов, правил, норм и технических стандартов безопасности дорожного движения всеми участниками, юридическими лицами, независимо от формы собственности, и другими организациями, должностными лицами. Принимает меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий и снижению их тяжести.

Обязанности правоохранительных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения регламентированы отдельным разделом Основного закона, регулирующим полицейскую деятельность, а именно: контролировать безопасность в области дорожного движения, стандартизация и регламентация технической части института дорожного движения; выписывать административные постановления и протоколы в рамках компетенции; осуществлять статистический учет дорожных происшествий; в установленном порядке регистрировать транспортные средства и сопутствующую технику; осуществлять на основаниях и в порядке, установленных Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств и транспортные средства для перевозки опасных грузов, согласовывать маршруты движения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные грузы, а в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, – тяжеловесные грузы (п. 19 ч. 1 ст. 12 ФЗ «О полиции»).

Для выполнения обязанностей, возложенных на государственную инспекцию, были предоставлены права:

– требовать и получать в установленном порядке от организаций, независимо от формы собственности и должностных лиц, информацию о соблюдении ими нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения, а также разъяснения по фактам их нарушения, предоставлять должностным лицам обязательные предписания об устранении нарушений нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения, а также участвовать в подготовке предложений к законодательным и иным нормативным правовым актам в области безопасности дорожного движения, вносить предложения по их совершенствованию в установленном порядке;

– предписывать или разрешать соответствующим организациям останавливать и демонтировать технические средства передвижения организации; временно ограничивать или запрещать движение, изменять организацию охраны на определенных участках дорог во время массовых мероприятий и в других случаях с целью для создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов или если использование транспортных средств угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, которые не соответствуют правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии, запрещать или приостанавливать дорожные ремонтные, строительные и другие работы с нарушением требований нормативного законодательства;

– разрабатывать нормативные правовые акты в области безопасности дорожного движения, перевозки крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов, а также движения общественного транспорта по установленным маршрутам;

– запретить эксплуатацию автотранспортных средств, прицепов, тракторов и других самоходных транспортных средств в случае неисправностей и состояний, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации, а также троллейбусов и трамваев, если наличие неисправностей установлено соответствующими правилами технической

эксплуатации. Запретить эксплуатацию транспортных средств, которые не прошли Государственный технический осмотр, не имеют государственных номерных знаков, закрепленных в специально отведенных местах, и транспортных средств, конструкция которых была изменена без или государственных номерных знаков, а также, если маркировка транспортных средств не соответствует данным, указанным в регистрационных документах, причины, послужившие основанием для такого запрета, устранены, останавливают транспортные средства и проверяют документы на право пользования и управления ими, а также документы на транспортное средство и перевозимый груз, изымать указанные документы в случаях, предусмотренных федеральным законом;

- осуществлять административное задержание и личный контроль граждан, совершивших административное правонарушение, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

- проверять транспортные средства и грузы с участием водителей и граждан, сопровождающих груз, для досмотра транспортных средств, если есть подозрение, что они используются в незаконных целях;

- отстранять от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии алкогольного опьянения, а также лиц, не имеющих документов на право управления или пользования транспортными средствами;

- проводить в установленном законодательством Российской Федерации порядке освидетельствование лиц, подозреваемых в совершении преступления или административного правонарушения, создающее угрозу для дорожного движения в области безопасности дорожного движения;

- устанавливать факт алкогольного или наркотического опьянения или направления или доставки этих лиц в медицинские учреждения, если результат экспертизы необходим для подтверждения или опровержения факта преступления или объективной оценки дела о преступлении;

- осуществлять в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях задержание транспортных

средств с размещением их в специально отведенных местах до устранения причин задержания;

– вызывать граждан и должностных лиц в государственную инспекцию по делам и материалам, которые производятся с целью получения от них необходимых объяснений, справок, документов (их копий);

– составлять протоколы об административных правонарушениях, налагать административные взыскания на должностных лиц и граждан, совершивших административное правонарушение в пределах своей компетенции;

– использовать для доставки в медицинские учреждения граждан, нуждающихся в неотложной медицинской помощи, для перевозки транспортных средств, поврежденных в результате аварий, а также в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, транспортных средств предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, за исключением транспортных средств, принадлежащие дипломатическим, консульским и другим представительством иностранных государств, международным организациям и учреждениям специального назначения; свободно использовать в служебных целях средства связи, принадлежащие юридическим лицам и гражданам.

– выполнять в установленном порядке возложенные на Министерство внутренних дел Российской Федерации функции Государственного заказчика по разработке и производству технических средств контроля за соблюдением правил дорожного движения, аварийно-спасательных устройств, используемых на месте дорожно-транспортного происшествия в целях снижения тяжести его последствия, а также другие технические средства;

– осуществлять в сотрудничестве с государственными надзорными органами контроль за соблюдением юридическими лицами и гражданами условий лицензий, выданных дорожной полицией, запрашивать у них необходимую информацию о лицензируемых видах деятельности и предоставлять им обязательные инструкции в пределах своей компетенции;

осуществлять в пределах своей компетенции координацию разрешений органов местного самоуправления на распространение приоритетных тем и направления научных исследований в области безопасности дорожного движения, проведение их реализации в установленном порядке, а также участие в реализации практических мероприятий;

– участвовать в работе международных организаций по вопросам безопасности дорожного движения в установленном порядке, разрабатывать и осуществлять совместно с заинтересованными организациями меры по обеспечению соблюдения международных обязательств Российской Федерации в этой области<sup>13</sup>.

Решения, требования и указания сотрудников ГИБДД по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для юридических лиц, независимо от формы собственности, а также для других организаций, должностных лиц и граждан. Деятельность государственной инспекции основана на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, гласности.

Также введен новый административный регламент, которым Министерство внутренних дел Российской Федерации выполняет государственную функцию по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения (далее – административный регламент дорожного движения Российской Федерации), утвержденный Приказом № 664 в августе 2017 г., который вступил в силу 20 октября 2017 г., одновременно отменил предыдущий документ, установленный Приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Согласно административному регламенту, сотрудники ГИБДД, участковые уполномоченные и другие сотрудники полиции обязаны

---

<sup>13</sup> См.: Кардашов А.И. Правовые и организационные основы деятельности дежурно-патрульной службы органов внутренних дел. М., 2017. С. 33.

поддерживать порядок на дорогах в пределах своей компетенции. Эта норма уже давно прописана во многих законодательных актах, например, в Законе «О полиции», что противоречило предыдущей редакции регламента.

Несмотря на значительное расширение списка людей, потенциально способных поддерживать порядок на дорогах, было введено строгое требование к форменной одежде. Нет смысла говорить, что сотрудник полиции имеет право останавливать, проверять документы и тому подобное. Стоит отметить ряд прав, которые могут невольно вызвать вопросы у участников дорожного движения. Например, бесплатное использование в служебных целях в случаях, не терпящих отлагательства, посредством общения негосударственных предприятий, учреждений, организаций и граждан. Вопрос возмещения расходов в регламенте не оговаривается.

Сотрудник полиции имеет право пользоваться транспортным средством гражданина при тех же обстоятельствах. В этом случае предусмотрена материальная компенсация расходов и возможного ущерба, причиненного владельцу автомобиля. Следует отметить, что в данном случае простого требования недостаточно, сотрудник обязан объяснить цель использования, указать маршрут (за исключением привлечения к ответственности нарушителя), предупредить об ответственности автовладельца в случае отказа выполнить это требование.

Новые административные регламенты не предлагают ничего нового, все права прописаны во многих законах, начиная с Конституции РФ и заканчивая уголовным и административным кодексами. Рассмотрим лишь некоторые из них. Наиболее часто граждане используют право обжаловать действия или бездействие сотрудника полиции в вышестоящее руководство, прокуратуру и суд.

Также часто используют граждане право, которое предоставлено ст. 51 Конституции РФ, не свидетельствовать против себя, своего супруга (супруги) и близких родственников<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

Следует отметить, что отказ от дачи показаний не является доказательством вины и не влияет на исход дела по существу.

Гражданин имеет право давать показания на своем родном языке или на языке, на котором он говорит и бесплатно пользоваться помощью переводчика. И, наконец, самое главное, лицо, в отношении которого ведется административное производство, имеет право использовать фото-, видео- и аудио записывающую аппаратуру.

Законодатели при подготовке административных регламентов строго возлагали на участников дорожного движения обязанность соблюдать правила дорожного движения, следовать указаниям знаков, указателей, светофоров и регулировщиков. Но в то же время они добавили: необходимо действовать так, чтобы они не представляли опасности для транспорта и не наносили ущерба.

Новый административный регламент содержит исчерпывающий перечень административных процедур, иными словами, что должны делать сотрудники ГИБДД. Ничего необычного, есть надзор за дорожным движением, остановка транспортного средства и пешехода, проверка документов и проверка номерных знаков.

Необходимо проанализировать Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области дорожного движения и признании утратившим силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101. После передачи функции технического осмотра частным автосервисам законодатели решили вернуть указанное право инспекторам на дороге. Это решение многим кажется неоднозначным, но исключает ряд спорных моментов. Права и обязанности обеих сторон хороши, но как это должно выглядеть на дороге?

Из общих требований следует отметить, что в действующие нормы Закона «О полиции» вносятся новые административные регламенты, в которых говорится, что регистрация административного правонарушения

осуществляется на месте, если позволяют погодные условия или нет других оснований для задержания и несения службы. Но здесь возникает проблема с интерпретацией этого самого «не к месту». Как правило, инспектор просит выйти из машины и проехать с ним на служебном транспорте или в помещение стационарного места. Водитель попросил составить протокол возле его машины, т. к. не хотел ее покидать.

В рассматриваемом административном регламенте законодатель четко указал в п. 37 возможность составления протокола в служебном автомобиле или в помещении стационарного поста ГИБДД. В результате нежелание следовать за инспектором ГИБДД в служебный автомобиль может быть расценено как несоблюдение законных требований должностного лица, а это ч. 1 ст. 19.3 КоАП РФ, штраф до 1 000 рублей или административный арест на срок до 15 суток<sup>15</sup>.

Требования сотрудника, остановившему участника дорожного движения, являются статичными и не меняются от правила к правилу. Сотрудник представляется, объясняет причину и цель обращения, предъявляет официальную справку по запросу, не выпуская ее из рук, объясняет порядок обжалования своих действий.

Пункт 46 нового административного регламента ограничивает общение инспектора ГИБДД с обратившимися к нему гражданами (если нет сообщения о преступлении или правонарушении), объясняет специфику поездки или указывает маршрут, включая больницы, подразделения ГИБДД и полицейские участки. Во всех остальных вопросах сотрудник

---

<sup>15</sup> Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения (зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 г. № 48459): приказ МВД России от 23.08.2017 № 664. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

может предоставить только номер телефона сервисной части или адрес дежурной части.

Сотрудник ГИБДД обязан немедленно прибыть на место преступления, но новый административный регламент четко прописывает действия инспектора в данной ситуации. В частности, он может продолжать разбирательство только по указанию должностного лица, п. 266 административного регламента. Поэтому, если вы стали свидетелем несчастного случая, вам не нужно сразу начинать регистрацию. Прежде всего, в соответствии с п. 267 необходимо сообщить о происшествии в дежурную часть или орган внутренних дел и продолжать действовать в соответствии с полученными инструкциями, что не всегда соответствует пожеланиям участников инцидента.

Подводя промежуточные итоги, следует отметить, что российские органы автоинспекции прошли длительный путь реформирования и модернизации. В зависимости от времени менялись условия и порядок службы, менялась штатная численность сотрудников, форма, название, но цель оставалась всегда одна и та же – защита жизни и здоровья граждан во время дорожного движения.

На сегодняшний день сложный процесс перестройки органов дорожной полиции не окончен. С принятием нового административного регламента, о котором говорилось ранее, появилось обширное поле для исследований. Как и в любом другом нормативном акте, в регламенте существуют коллизии и пробелы. Закрыть их можно, изучив опыт других государств, о чем пойдет речь в следующей главе.

## **Глава 2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ АВТОИНСПЕКЦИИ СТРАН БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ**

### **2.1. Организация функционирования органов Госавтоинспекции стран Средней Азии и Закавказья: сравнительно-правовой анализ с российскими органами автоинспекции**

Автомобильный транспорт в наше время стал понятием настолько распространенным, что контроль за безопасностью дорожного движения является одним из основных направлений государственной деятельности практически во всех странах мира. Поскольку наша страна имеет богатую историю, тесно связанную с другими государствами, то при изучении органов ГИБДД целесообразно проводить исследование и аналогичных органов стран ближнего зарубежья, которые на протяжении более 30 лет самостоятельно развиваются и функционируют.

Первым объектом для исследования послужит Республика Беларусь. Единая история, тесное взаимодействие делают органы автоинспекции Беларуси практически идентичными нашим. Однако, ввиду различных национальных особенностей, близости к восточной Европе, белорусские органы обеспечения безопасности дорожного движения обладают специфическими особенностями и чертами.

Все правовые и организационные основы безопасности дорожного движения основаны на едином нормативном акте – Законе Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З «О дорожном движении»<sup>16</sup>. Данный нормативный акт является тезисным сборником определенных предписаний и требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. В нем указаны практически все основные понятия, но не указаны их дефиниции, и ссылки на них отсутствуют. В данном нормативном акте

---

<sup>16</sup> [Электронный ресурс]. URL: <https://mshp.gov.by/documents/glavgostehnadzor/c8586f11a6bad22f.html> (дата обращения: 20.10.2022).

описаны полномочия государственных органов и должностных лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения, прописаны полномочия Президента Республики Беларусь, Совета министров, Министерства внутренних дел, Министерства транспорта и коммуникаций.

Примечательно, что должностные полномочия специализированных органов по обеспечению дорожного движения содержатся в данном нормативном акте (ст. 11), в нем же устанавливаются требования к транспортным средствам, к водителям, к лицензированию определенных видов деятельности, связанных с автомобильным транспортом. Данный акт объединил в себе два основных в этой сфере Закона Республики Беларусь:

– Закон Республики Беларусь от 17.07.2002 № 132-З «О дорожном движении» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2002. № 85. 2/881);

– Закон Республики Беларусь от 29.06.2006 № 137-З «О внесении изменений и дополнений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Республики Беларусь» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2006. № 107. 2/1235).

Что касается деятельности правоохранительных органов указанного государства, то в его полномочия в первую очередь входят:

1. Государственное регулирование в области дорожного движения, которое включает в себя:

– формирование государственной политики;  
– разработку и принятие (опубликование) нормативных правовых актов;

– разработку и утверждение Концепции безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, государственных, отраслевых и региональных программ;

– установление государственного учета основных показателей в области дорожного движения;

- лицензирование;
- техническое регулирование и стандартизация;
- подтверждение соответствия продукции, работ и услуг, связанных с безопасностью дорожного движения, требование нормативных правовых актов в области технической стандартизации;
- определение порядка проведения государственного технического осмотра транспортных средств, самоходных транспортных средств и допуска их к участию в дорожном движении;
- определение требований к подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей автотранспортных средств, самоходных транспортных средств;
- разработку и утверждение единых программ обучения, переподготовки, повышения квалификации водителей автотранспортных средств, самоходных транспортных средств и лиц, обучающих их вождению;
- иное регулирование в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

2. Государственное управление в области автомобильного транспорта, которое включает в себя:

- реализацию государственной политики;
- реализацию Концепции безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, государственных, отраслевых и региональных программ;
- ведение государственного учета основных показателей в области дорожного движения;
- обеспечение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также перевозчика перед пассажирами;
- проведение тренингов по безопасному поведению на дороге;
- осуществление международного сотрудничества;
- иные формы хозяйствования в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Помимо этого данный нормативный акт содержит данные об информационном, медицинском, обеспечении безопасности дорожного движения, устанавливает нормы разделения на категории транспортных средств, водительских удостоверений и требований к их получению. По своей сути белорусский закон является отражением нескольких нормативных актов, регулирующих институт дорожного движения. Сравнивая его с российским законодательством в указанной области, следует отметить, что в белорусском законе высокая роль отводится именно Президенту как основному государственному регулятору. Также в белорусском законе присутствует высокая информативность в плане различных терминов и определений, связанных с дорожным движением.

Следующим объектом исследования будет выступать Государственная автомобильная инспекция МВД Украины. В соответствии с Положением от 23.01.2010 «О Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Украины»<sup>17</sup> Госавтоинспекция при МВД Украины является специализированным структурным подразделением внутренних сил Украины, в чью компетенцию входит контроль и обеспечение безопасности дорожного движения, лицензионно-разрешительная деятельность в сфере технической регламентации транспортных средств, а также проведение профилактических работ по снижению травматизма на дорогах общего пользования.

Основной нормативный акт, регламентирующий деятельность органа автомобильной безопасности, мало отличим от российского или белорусского. Отличия заключаются лишь в самом организационном построении деятельности указанных органов. Так, Украина более нацелена на европейский тип охраны правопорядка, соответственно принципы организации, униформа и даже тактика общения с гражданами напоминают европейский. Хотя в законодательных актах это и не отражено, но в сегодня на Украине автомобильной безопасности уделяется наименьшее внимание

---

<sup>17</sup> [Электронный ресурс]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/341-97-%D0%B/> (дата обращения: 20.10.2022).

среди всех исследуемых стран. Существует множество факторов, объясняющих данный факт, но останавливаться на них не стоит, поскольку данные тезисы выходят за рамки данной научно-исследовательской работы и не соответствуют целям и задачам исследования.

Поговорим и об обеспечении безопасности дорожного движения в странах Средней Азии. Так, в Киргизии организационное построение органов милиции по обеспечению безопасности дорожного движения регламентировано Законом Кыргызской Республики от 26.03.1998 «О дорожном движении в Кыргызской Республике»<sup>18</sup>, который освещает довольно малый спектр задач организации и построения органов обеспечения безопасности дорожного движения. В отличие от регламента Российской Федерации, Закон Кыргызской Республики не содержит бланкетных норм, а значит, вся система обеспечения безопасности дорожного движения слабо урегулирована на законодательном уровне. Однако, в отличие от двух ранее рассмотренных нормативных актов, киргизский источник имеет законодательный упор на развитие международных отношений в области дорожного движения. Это объясняется спецификой государства как транзитной зоны.

В Республике Таджикистан существует целый Кодекс автомобильного транспорта, утвержденный Приказом Правительства Республики Таджикистан № 1689 от 02.04.2020<sup>19</sup>. В этом Кодексе собраны почти все ранее существующие законодательные акты в области дорожного движения Республики.

Некоторые нормативные акты коренным образом переработаны, установлено новое нормирование в области автомобильного транспорта, введены новые понятия. Исключительной особенностью данного

---

<sup>18</sup> О дорожном движении в Кыргызской Республике: закон Кыргызской Республики от 20.04.1998 № 52.

<sup>19</sup> Кодекс автомобильного транспорта Республики Таджикистан от 02.04.2020 № 1689: принят Постановлением МН МОРТ от 12.02.2020 № 1594.

автомобильного Кодекса является включение в себя обширного перечня гражданско-правовых норм, связанных с перевозкой грузов и пассажиров (они составляют гл. 4–14). В целом, Кодекс автомобильного транспорта Таджикистана заменил 2 основных нормативных акта в области дорожного движения:

– Закон Республики Таджикистан от 29.11.2000 № 22 «О транспорте» (Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан, 2000 г. № 11. Ст. 507; 2004 г. № 7. Ст. 466; 2007 г. № 7. ст. 674; 2013 г. № 12. Ст. 894);

– Закон Республики Таджикистан от 03.03.2006 № 165 «О транспортно-экспедиционной деятельности» (Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан 2006 г. № 3. Ст. 155).

Закон Республики Казахстан от 17.04.2014 № 194-V «О дорожном движении»<sup>20</sup>, который является основным нормативным источником деятельности правоохранительных органов обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливает, что система обеспечения безопасности дорожного движения является средством реализации государственной политики в сфере дорожного движения и включает в себя правовые нормы, регулирующие отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, совокупность центральных и местных исполнительных органов, юридических лиц, общественных объединений, участников дорожного движения, средств и мер, обеспечивающих безопасность дорожного движения и ликвидацию последствий дорожно-транспортных происшествий. Одно из ключевых отличий административного регламента РФ и Закона Республики Казахстан о безопасности дорожного движения заключается в большей кодифицированности второго, тогда как российский регламент состоит из множества бланкетных норм, связанных с разрозненными нормативными актами. Кодифицированность Закона Республики Казахстан характеризуется полным описанием структуры, полномочий, направления деятельности, установления штатной численности,

---

<sup>20</sup> О дорожном движении: закон Республики Казахстан от 17.04.2014 г. № 194-V.

установления источников финансирования, возможные риски, права по регулированию дорожного движения другими силовыми структурами и даже органами здравоохранения (ст. 12). Помимо этого, в нем содержатся нормы, устанавливающие ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения, в отличие от российского административного регламента, где ответственность за правонарушения предусмотрена КоАП РФ и УК РФ.

Для наиболее полного анализа необходимо рассмотреть построение органов обеспечения безопасности на дороге кавказских стран. Речь идет не о субъектах РФ, а об отдельных странах. Поэтому в качестве примера будет выступать Грузия.

На наш взгляд, правовой акт, регламентирующий деятельность дорожной полиции в Грузии<sup>21</sup>, законодательно наиболее совершенен. Он также, как и Закон Казахстана, отражает наиболее важные положения деятельности органов дорожной полиции, а все не вошедшие в него акты являются приложениями. Таким образом, грузинский закон представляет собой полноценный Кодекс с подробной регламентацией, законодательными определениями деятельности Госавтоинспекции Грузии.

Таким образом, рассмотрев деятельность дорожной полиции различных стран и их нормативное регулирование, можно прийти к выводу, что на определенном уровне должно осуществляться взаимодействие законодательных и исполнительных органов в сфере дорожного движения. Основываясь на опыте стран ближнего зарубежья, необходимо в пределах компетенции составить общие рекомендации по совершенствованию нормативного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

---

<sup>21</sup> О дорожном движении: закон Грузии № 1830-вс от 24.12.2013 г.

## **2.2. Рекомендации по взаимному совершенствованию деятельности органов автоинспекции различных стран**

Универсальным решением всегда являлось создание единого источника регулирования какой-либо отрасли. В предыдущем параграфе рассмотрен ряд стран, государственное регулирование дорожного движения в которых осуществляется различными способами. Где-то, например, в Белоруссии, Украине и Казахстане, права и обязанности лиц, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, закреплены законом государства, и не имеют отсылочных норм. Административный регламент РФ, напротив, состоит из множества отсылочных и бланкетных норм, а содержание самого регламента является лишь скелетом, на деле, основное правовое нормирование осуществляется с помощью сторонних актов. У Таджикистана, например, есть свой дорожный Кодекс, но в силу слабой регламентации, отсутствия необходимых, базовых норм, нуждается в совершенствовании. Целью всего исследования, является создание модели – прототипа дорожного Кодекса, который может быть взят как образец для создания законодательно значимых документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В первую очередь, Кодекс как кодифицированный акт, должен содержать все упраздненные им нормативные акты. Это очень хорошо скажется на российском административном регламенте, и все нормативные правовые акты в области дорожного движения будут составлять единый закон. Что же касается большей части среднеазиатских стран, то многие положения уже не соответствуют современным реалиям, и необходимо добавлять новые. Так, например, в нормативных актах Киргизии, Узбекистана, Таджикистана, нет законодательно закрепленных определений электросамокатов, сигвеев и гироскутеров, хотя они давно обрели популярность в большинстве стран мира. Обходит данное положение и описание специальной и государственной техники.

Следующей частью являются техническая регламентация транспортных средств из главы 2, а также требования к их управлению. Важным моментом является унификация требований, т. е. соблюдение международных стандартов.

Далее, должны быть описаны правила дорожного движения и ответственность за их нарушение. Это детально прописано в Законе о дорожном движении Казахстана. Выделение административных правонарушений и уголовных преступлений в сфере дорожного движения является целесообразным, поскольку составляет единый комплекс с остальной нормативной базой и является наиболее удобным для восприятия. При этом, в Российской Федерации, где существуют Уголовный кодекс и Кодекс об Административных правонарушениях, целесообразно просто указать ссылки на эти нормы, сделав данные положения бланкетными. В завершении необходимо указать порядок изменения или обжалования положений данного Кодекса.

Таким образом, вопросы совершенствования законодательства в области дорожного движения связаны с созданием единой нормативной базы, которая должна строиться на общих правилах – образцах. При этом особенности национального законодательства стран, участвующих в эксперименте, сохраняется в полной мере, меняется лишь оболочка.

Делая выводы данной главы, следует отметить, что у рассматриваемых стран хотя и была общая часть истории и последующее развитие имеет схожее значение, однако в связи с различными особенностями менталитета, местности и политических убеждений органов государственной власти, существуют значительные различия в построении органов безопасности дорожного движения, изучив которые, можно выявить общую закономерность развития и смоделировать образец, который в итоге должен получиться. Создание отдельного дорожного Кодекса по заранее установленным образцам значительно улучшит законодательную обстановку рассматриваемых стран, усилит международное сотрудничество и упразднит нормативную систему от коллизионных актов.

### **Глава 3. ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ЛИЦ В ПРОЦЕССЕ ПРОИЗВОДСТВА АДМИНИСТРАТИВНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

#### **3.1. Понятие, содержание и процессуальный порядок проведения административного расследования**

Производство по делам об административных правонарушениях, по объему разрешаемых в процессе его дел, широте и разнообразию затрагиваемых интересов, количеству осуществляющих его субъектов является одним из наиболее значительных производств в административном праве.

Анализируя административное расследование, необходимо отметить, что данная форма производства, протекает, как и любая другая, в рамках определенных этапов – группы взаимосвязанных действий, таких как: возбуждение дела, установление фактических обстоятельств дела, процессуальное оформление результатов расследования, направление материалов по подведомственности<sup>22</sup>.

Административному расследованию как форме производства по делам об административных правонарушениях, законодатель посвящает ст. 28.7 КоАП РФ, где в ч. 1 рассматриваемой статьи указывает широкий спектр областей законодательства в случаях выявления административного правонарушения, в которых может осуществляться производство по делам об административных правонарушениях в форме административного расследования, к которым относит и правонарушения в области дорожного движения.

---

<sup>22</sup> Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Ю.Н. Демидов, В.В. Кардашевский, А.М. Низаметдинов и др. М., 2019. С. 153.

Здесь же законодатель указывает два основания (случая) проведения административного расследования:

- 1) необходимость проведения экспертизы;
- 2) необходимость проведения иных процессуальных действий, требующих значительных временных затрат.

Что касается экспертиз, то Кодекс содержит статьи, регламентирующие основания и порядок их назначения и проведения, но по поводу других процессуальных действий, требующих значительных временных затрат, Кодекс не дает пояснений, ограничиваясь общей формулировкой.

В состав процессуальных действий, требующих значительных временных затрат можно отнести:

- а) направление поручений и запросов;
- б) взятие проб и образцов;
- в) фотографирование или фиксирование иным способом вещественных доказательств;
- г) истребование сведений;
- д) привлечение специалиста для участия в деле<sup>23</sup>.

Процессуальным основанием начала проведения административного расследования является в соответствии с ч. 2 ст. 28.7 КоАП РФ решение должностного лица, уполномоченного в соответствии со ст. 28.3 КоАП РФ составлять протокол об административном правонарушении в виде определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования, а прокурора в виде постановления<sup>24</sup>.

Данные процессуальные документы выносятся незамедлительно после выявления факта совершения административного правонарушения.

---

<sup>23</sup> Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Ю.Н. Демидов, В.В. Кардашевский, А.М. Низаметдинов и др. М., 2019. С. 155.

<sup>24</sup> Давыдова Н.Ю. Административное право: учебное пособие. Саратов, 2019. С. 84.

Должностное лицо, прибывшее на место совершения ДТП, в ходе которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, в соответствии со ст. 28.1.1 КоАП РФ, составляет протокол осмотра места совершения административного правонарушения, с момента составления которого, согласно п. 1 ч. 4 ст. 28.1 КоАП РФ, дело об административном правонарушении считается возбужденным<sup>25</sup>.

Приведенные положения указывают на наличие определенной правовой коллизии на начальном этапе проведения административного расследования по данной категории правонарушений. Законодатель указывает в качестве юридического основания начала процедуры административного расследования – вынесение определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования. Но при этом, также закрепить положения о необходимости в случае установления факта причинения вреда здоровью в результате дорожно-транспортного происшествия составлять первый процессуальный документ – протокол осмотра места совершения административного правонарушения. Подобная ситуация обуславливает наличие в научных кругах споров по поводу того, следует ли должностному лицу выносить соответствующее определение в том случае, если административное расследование началось ввиду составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения.

Наличие фактически дублирующих положений в процессе производства административного расследования по рассматриваемой категории дел приводит к ненужному затягиванию процесса расследования. Также решение подобной проблемы может определенным образом сократить возросший в последнее время документооборот, который сопровождает проведения административного расследования.

Некоторые специалисты видят решение данной проблемы путем

---

<sup>25</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер.закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

создания условий, при которых уполномоченный на проведение административного расследования рассматриваемой категории правонарушений в случае составления протокола осмотра не будет обязан составлять определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования. Однако противники данного подхода указывают, что обход установленных норм существенно затронет такие основополагающие принципы как:

- соблюдение и уважение прав и свобод человека и гражданина;
- законность;
- открытость и публичность.

После вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования копии данных документов направляются потерпевшему и лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении. В рассматриваемых условиях исключение обязанности составлять данное определение создаст больше споров, чем принесет решений.

Для разрешения выявленной правовой коллизии целесообразно разделять фактическое начало административного расследования и юридическое.

КоАП РФ должен содержать положения, закрепляющие фактическое начало административного расследования, в данном случае, с момента составления протокола осмотра места административного правонарушения, тогда как вынесение определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования – рассматривать как юридическое начало расследования.

Часть 3 статьи 28.7 КоАП РФ содержит минимальные требования к тому, что должно быть отражено в определении о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

Копия определения о возбуждении дела об административном правонарушении в течение суток под расписку вручения (либо высылается)

физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему.

Впоследствии по делам об административных правонарушениях производится комплекс процессуальных действий, направленных на установление самого события правонарушения, обстоятельств проступка, их фиксирование и квалификация.

Основанием для возбуждения дела и производства по делу об административном правонарушении в форме административного расследования является совершение лицом деяния, содержащего признаки административного правонарушения, т. е. фактическое основание. Но одного фактического основания недостаточно, необходимо и процессуальное основание. Иными словами, необходим повод для возбуждения дела и проведения административного расследования.

В соответствии со ст. 28.1 КоАП РФ поводами к возбуждению дела об административном правонарушении в области дорожного движения являются:

1) непосредственное обнаружение должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях, достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения;

2) поступившие из правоохранительных органов, а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения;

3) сообщения и заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения;

4) фиксация административного правонарушения в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи;

5) подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что в случаях, предусмотренных п. 4 рассматриваемой части, транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>26</sup>.

Согласно действующим положениям административного законодательства, административное расследование проводится по месту совершения или выявления административного правонарушения<sup>27</sup>.

Законодатель в ч. 5 ст. 28.7 КоАП РФ устанавливает срок проведения административного расследования – один месяц с момента возбуждения дела об административном правонарушении. В исключительных случаях указанный срок, по письменному ходатайству должностного лица, в производстве которого находится дело о нарушении Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшем причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, решением руководителя вышестоящего органа, может быть продлен на срок до 6 месяцев<sup>28</sup>.

По окончании административного расследования на основании ч. 6 ст. 28.7 КоАП РФ составляется протокол об административном правонарушении, либо выносится постановление о прекращении дела об административном правонарушении.

Протокол об административном правонарушении составляется в соответствии с требованиями ст. 28.2 КоАП РФ.

---

<sup>26</sup> Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Ю.Н. Демидов, В.В. Кардашевский, А.М. Низаметдинов и др. М., 2019. С. 163.

<sup>27</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>28</sup> Давыдова Н.Ю. Административное право: учебное пособие. Саратов, 2019. С. 104.

При составлении протокола об административном правонарушении физическому лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, а также иным участникам производства по делу разъясняются их права и обязанности, о чем делается отметка в протоколе.

Физическому лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, предоставляется возможность ознакомления с протоколом, после чего протокол подписывается им и должностным лицом, составившим протокол.

Должностное лицо, проводившее административное расследование и составившее протокол, в соответствии с ч. 6 ст. 28.2 КоАП РФ, физическому лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, а также потерпевшему вручает под расписку копию протокола об административном правонарушении.

Лица, осуществляющие производство по делу об административных правонарушениях, обязаны составлять мотивированные определения, постановления, протоколы для правильного применения закона и гарантий защиты прав участников производства по делам об административных правонарушениях.

Постановление о прекращении дела об административном правонарушении выносится должностным лицом, осуществляющим производство по делу об административном правонарушении в форме административного расследования на основании ст. 28.9 КоАП РФ, при наличии хотя бы одного из обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении, перечисленных в ст. 24.5 КоАП РФ. Данное постановление выносится с соблюдением требований ст. 29.10 КоАП РФ.

Направление протокола об административном правонарушении для рассмотрения дела по существу, является промежуточным этапом между административным расследованием, т. к. оно уже окончено, и следующей стадией производства является рассмотрение дела об административном правонарушении.

На основании п. 2 ч. 3 ст. 23.1 КоАП РФ дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.24 КоАП РФ, производство по которым осуществлялось в форме административного расследования, рассматриваются районными судьями. Но если правонарушение совершено военнослужащими и гражданами, призванными на военные сборы, то данное дело рассматривается судьями гарнизонных военных судов<sup>29</sup>.

По окончании административного расследования направление протокола об административном правонарушении судье осуществляется в соответствии с требованиями ст. 28.8 КоАП РФ в течение 3 суток с момента составления протокола об административном правонарушении. Протокол об административном правонарушении, совершение которого влечет административный арест, передается на рассмотрение судье немедленно после его составления.

Подводя итог проведенному исследованию, следует отметить, что 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 действиях:

- 1) возбуждение дела;
- 2) установление фактических обстоятельств дела;
- 3) процессуальное оформление результатов расследования;
- 4) направления материалов по подведомственности.

Особенности административного расследования рассматриваемой категории дел:

---

<sup>29</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

1) законодатель устанавливает обязанность производства осмотра места совершения административного правонарушения при установлении факта причинения вреда здоровью в результате административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения;

2) протокол осмотра места административного правонарушения наряду с результатами экспертизы является одним из ключевых элементов доказательной базы по фактам причинения легкого или средней тяжести вреда здоровью в результате ДТП;

3) 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 6 месяцев.

### **3.2. Общая характеристика правонарушений в сфере безопасности дорожного движения**

С прогрессирующим увеличением количества автотранспортных средств в стране растет интенсивность движения, повышается потенциальная опасность для его участников, сохраняется тенденция масштабности и тяжести вреда в результате дорожно-транспортных преступлений.

По справедливому утверждению В.И. Майорова, целью деятельности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения является «исключение реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечение степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий»<sup>30</sup>.

Важное место в противодействии дорожному травматизму занимают меры административно-правовой охраны, направленные на предупреждение и предотвращение тяжких последствий в сфере безопасности дорожного

---

<sup>30</sup> Майоров В.И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2018. № 6. С. 116–122.

движения. Данный вид мер постоянно совершенствуется, что находит отражение в изменениях административного законодательства и практики его реализации.

Сегодня правонарушения в сфере дорожного движения, будучи в большинстве случаев неосторожными деяниями, закреплены в гл. 12 КоАП РФ, которая включает в себя 44 статьи, большинство из которых содержат две и более части.

Для признания события как дорожно-транспортного происшествия необходимо установить, что участниками инцидента стали пешеход и движущееся транспортное средство, например, в случае, когда пешеход ударился о припаркованное транспортное средство, событие дорожно-транспортным происшествием признано не будет. Не будет являться дорожно-транспортным происшествием и причинение незначительного ущерба пешеходу, если в него попал предмет, выброшенный из окна проезжающей машины (мороженное, окурки), потому вызов на место происшествия Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России не имеет смысла, равно как и составление соответствующего протокола.

Законодательно закреплены почти все виды аварий. Можно выделить следующую их классификацию:

- 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 следует сказать, что 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 группы.

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.

Первое дорожно-транспортное происшествие было зарегистрировано в мае 1891 г. в Огайо, США.

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

Следующим видом выступает наезд. По объекту наезды подразделяются на следующие виды:

– наезд на препятствие (под которым понимается случай, при котором происходит столкновение со стационарным объектом транспортного средства, находящегося в движении. Причем 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).

Статистические данные позволяют сделать вывод о том, что в 2020 г. в целом по стране количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 2,2 % относительно аналогичного периода прошлого года. Согласно данным, предоставленным РИА Новости за рассматриваемый период, наибольшее количество аварий произошло в Туве, наименьшее – в Чеченской Республике.

Экспертами ежегодно составляется рейтинг регионов по уровню аварийности, где за основу берется количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 100 тыс. единиц автотранспортных

средств (автобусов, грузовых и легковых автомобилей), а также количество таких происшествий на 100 тыс. жителей региона.

В целом по Российской Федерации по итогам 2020 г. на 100 тыс. единиц автотранспорта приходится 294 ДТП с пострадавшими. Стоит отметить, что в 28 регионах страны этот показатель оказался меньше.

По данным Организации объединенных наций ДТП в России происходят, в большинстве своем, по причине пьянства и незнания Правил дорожного движения.

Рассмотрим подробнее условия признания происшествия ДТП. Первым условием выступает совершение аварии на проезжей части, т. е. если столкновение транспортных средств произошло в поле, то дорожно-транспортным происшествием оно не является. Вторым – участником должно выступать движущееся транспортное средство, т. е. не будет 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 припаркованные автомобили;
- растения, закрывающие знаки; плохая освещенность участка дороги.

Должное лицо, осуществляющее производство по делу, должно учитывать все эти факторы при поиске и фиксации следов правонарушения.

Действующее законодательство предусматривает несколько степеней тяжести вреда здоровью, который может быть причинен в результате противоправной деятельности: легкий, средней тяжести, тяжкий.

Относительно вреда, причиненного вследствие ДТП, то ответственность за причинение легкой и средней вред здоровью регулируется административным законодательством, за нанесение тяжкого вреда здоровью в результате ДТП предусмотрена уголовная ответственность. Также уголовная ответственность предусмотрена в случае ДТП, повлекшего смерть участника дорожного движения.

Параллельно с данными видами ответственности может возникнуть гражданско-правовая ответственность. Чаще всего к привлечению к данному виду ответственности в судебные органы обращаются пострадавшие пешеходы с требованием о возмещении водителем причиненного им физического и морального вреда. В данном случае сумма ущерба определяется в индивидуальном порядке.

Уголовная и административная ответственность водителя за наезд на пешехода возникает только при причинении вреда здоровью пешехода. Водителя не накажут, если вреда не причинено, ведь в этом случае отсутствует факт самого ДТП, административным кодексом данное происшествие не регулируется<sup>31</sup>.

Встречаются случаи, когда пешеходы умышленно бросаются под колеса движущихся транспортных средств, чтобы в дальнейшем получить

---

<sup>31</sup> Какое наказание предусмотрено за наезд на пешехода? [Электронный ресурс]. URL: <https://shtrafy-gibdd.ru/articles/shtraf-za-naezd-na-peshehoda> (дата обращения: 20.10.2022).

компенсацию, поэтому водители должны быть особо внимательны во время движения, а также рекомендуется иметь в транспортном средстве регистратор.

Бывают случаи когда, выезжая с заполненной парковки, водитель может зацепить другой автомобиль, и не заметив этого, уехать. В данном случае водитель пострадавшего транспортного средства вызывает сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, которые выносят определение о возбуждении дела об административном правонарушении по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ<sup>32</sup>, предусматривающей ответственность за оставление места ДТП.

Например, гражданка М., выезжая с парковочного места задним ходом, выровняла свое транспортное средство и начала движение прямо, когда услышала сзади сигнал, остановилась. К автомобилю подошел мужчина и сказал, что она допустила наезд на припаркованный рядом ВАЗ. Гражданка М. вышла из своего транспортного средства, произвела внешний осмотр своего автомобиля и указанного мужчиной транспортного средства и, не обнаружив повреждений, уехала.

Свидетель произошедшего позвонил в дежурную часть территориального органа МВД России. В отношении гражданки М. было возбуждено дело о неисполнении обязанностей при ДТП. Мировым судьей было принято решение о лишении ее прав на один год. Судьей не были приняты заявления гражданки относительно того, что она не слышала звука столкновения, а также не обнаружила повреждений на обоих автомобилях. Мировой суд при вынесении решения сослался на то, что повреждения на автомобилях усмотрели сотрудники полиции: нитевидную царапину на заднем бампере автомобиля обвиняемой и повреждение лакокрасочного покрытия на правом переднем крыле ВАЗа.

---

<sup>32</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

Городской суд оставил решение мирового судьи без изменений, а вот суд автономного округа признал решения нижестоящих судов незаконными, ссылаясь на то, что само по себе соприкосновение машин между собой без последствий, указанных в правилах, не может квалифицироваться как ДТП. Это подтверждается доказательствами, исследованными мировым судьей, и по существу не оспаривались М. Хотя она и заявила, что столкновения при совершении маневра не слышала.

Согласно п. 1.2 ПДД под дорожно-транспортным происшествием понимается событие, возникшее в процессе движения по дороге автомобиля и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Отсюда следует, что если указанные последствия не наступили, то и факта ДТП нет, поэтому у водителя не возникает обязанности в остановке своего транспортного средства, выставлении знака аварийной остановки и вызова сотрудников ГИБДД МВД России.

В материалах дела имелся протокол об административном правонарушении, объяснения владельца ВАЗа и гражданки М. Ни в одном из указанных документов не были указаны какие-либо последствия произошедшего столкновения. Из справки о ДТП видно, что на автомобилях есть повреждения, но в процессе разбирательства не был установлен причинно-следственный комплекс связи возникновения таких повреждений и произошедшего наезда (т. е. в такой ситуации в обязательном порядке должна была быть назначена автотехническая экспертиза). Поэтому председатель суда Ненецкого автономного округа отменил решения нижестоящих судов и прекратил производство по делу в связи с недоказанностью факта совершения ДТП.

Описанная ситуация демонстрирует, что для признания инцидента ДТП требуется не только наличие на транспортных средствах повреждений, но и установка причинно-следственной связи между произошедшим событием и появлением повреждений.

Положения действующего законодательства предусматривают возможность оформления аварии по Европротоколу (без вызова сотрудников ГИБДД МВД России), если в результате столкновения повреждения получили только транспортные средства, на оба автомобиля оформлены полисы ОСАГО, ущерб не был причинен третьим лицам<sup>33</sup>.

### **3.3. Особенности возбуждения производства и проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения**

В процессе реализации правоохранительных функций отечественные органы правопорядка нередко сталкиваются с необходимостью проведения процессуального расследования в связи с совершением некоторых административных правонарушений. Анализ действующего административного законодательства свидетельствует о том, что необходимость проведения административного расследования обуславливается отсутствием у правоприменителя возможности в кратчайшие сроки провести необходимые действия для установления обстоятельств происшедшего. Законная и справедливая государственно-правовая реакция на нарушение норм административного законодательства зависит от своевременной фиксации следов правонарушения.

Административное расследование правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время представляет собой одну из наиболее трудоемких и в тоже время проблемных сфер административной деятельности отечественных органов внутренних дел. Анализ деятельности подразделений органов внутренних дел, уполномо-

---

<sup>33</sup> 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: 20.10.2023).

ченных на проведение административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, свидетельствует о том, что установление необходимых для принятия законного и справедливого решения обстоятельств отягощается необходимостью проведения процессуальных действий, требующих значительных временных затрат. Длительность и целесообразность проведения некоторых из них в настоящее время обуславливает наличие определенных споров в научных кругах.

Обобщая выдвинутые тезисы и учитывая необходимость проведения планомерного и поэтапного рассмотрения особенностей деятельности уполномоченных лиц в процессе производства административного расследования правонарушений в области безопасности дорожного движения, необходимо подробно раскрыть особенности 1 фазы данной деятельности.

На сегодняшний день общепризнанным в науке считается, что стадия возбуждения открывает производство по административному делу. При этом отсутствует единство в вопросе о моменте начала рассматриваемой стадии, поскольку для возбуждения дела необходимы первичные сведения, которые в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях определяются как поводы к возбуждению административного дела.

Поводы к возбуждению дела об административном правонарушении определены в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. При этом важным аспектом на данном этапе, да и в течение всего производства, являются доказательства по делу. Достаточные данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, непосредственно обнаруженные должностным лицом, после их фиксации в протоколе становятся доказательствами по делу как и информация, полученная в ходе опроса от свидетеля или очевидца.

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.

В рамках рассматриваемой проблемы следует отметить, что сотрудниками ГИБДД производство по административному делу может быть осуществлено и в упрощенной форме. В таком случае постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа сотрудником выносится на месте. Альтернативой этому производству является «обычная» форма, когда вынесению постановления предшествует составление протокола об административном правонарушении.

При этом важным моментом является обязанность должностного лица ГИБДД правильно и в полном объеме составить протокол об административном правонарушении. Нарушение этого требования может привести к дальнейшему признанию протокола не имеющим юридической силы и недействительным, а значит и к тому, что виновное лицо избежит ответственности.

В соответствии с п. 1 ст. 28.5 КоАП РФ протокол об административном правонарушении составляется должностным лицом немедленно после выявления административного правонарушения. Однако, имеются следующие исключения:

1) протокол составляется в течение 2 суток с момента выявления административного правонарушения, если требуется дополнительное выяснение обстоятельств дела; данных о физическом лице; сведений о юридическом лице, в отношении которых возбуждается дело об административном правонарушении;

2) протокол составляется по окончании расследования в сроки, предусмотренные ст. 28.7 КоАП РФ, в случаях проведения административного расследования в сфере антимонопольного, патентного и другого законодательства. Отметим, что указанное требование, которое имеет целью исключение возможности утраты доказательств, а также незамедлительное привлечение виновного к ответственности, по сути, превращает в

фикцию ч. 1 ст. 25.1 КоАП РФ о праве лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, пользоваться юридической помощью защитника.

На основании ст. 28.2 КоАП РФ составление протокола о совершении административного правонарушения является обязательным, за исключением случаев, предусмотренных ст. 28.4, ч. 1; 1.1 и 3 ст. 28.6 КоАП РФ.

Законодатель допускает назначение административного наказания без составления протокола, в случае, если в соответствии со ст. 28.6 КоАП РФ лицо, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, не оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание.

Особая форма производства по делу предполагает проведение административного расследования в соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ. При этом административное расследование рассматривается законодателем как совокупность неопределенных процессуальных действий, помимо экспертизы их наименования не определены. Данное обстоятельство может послужить причиной различного рода толкований правовой нормы и соответственно неоднозначности выводов и решений.

Административное расследование проводится по месту совершения или выявления административного правонарушения, а в соответствии с ч. 4 ст. 28.7 КоАП РФ тем должностным лицом, который составлял протокол об административном правонарушении, однако решением руководителя органа государственной власти может быть поручено и другому сотруднику. Таким образом, указанная норма устанавливает требование о проведении административного расследования только по отношению к должностному лицу, которым оно было инициировано. Из этого следует вывод о том, что действующее административное законодательство не определяет круг должностных лиц, которые уполномочены осуществлять административное расследование.

Ситуация, когда нормами определены только должностные лица, уполномоченные принимать решение о проведении расследования

и составлять протокол, не определяя должностных лиц, уполномоченных на проведение расследования, приводит к неоднозначности процессуальной формы, а значит и возможным ее нарушениям. В этой связи А.А. Арзуманян в своих трудах указывает на необходимость внесения дополнений в ст. 28.7 КоАП РФ, посредством которых полномочием на проведение административного расследования должны быть прямо наделены органы и должностные лица, которым подведомственно возбуждение указанных в ст. 28.7 КоАП РФ видов административных дел<sup>34</sup>.

Известно, что административное расследование предполагает систему мероприятий, процессуальных действий, которые направлены на сбор, фиксацию и исследование доказательств.

Одной из главных задач для сотрудников ГИБДД при административном расследовании случаев дорожно-транспортных происшествий является установление причин и механизма ДТП, что способствует установлению объективной истины. На практике для большинства ДТП, как правило, характерны различные неблагоприятные субъективные и объективные факторы, которые указывают на необходимость установления всех свидетелей и очевидцев происшествия, а также проведения тщательного допроса осведомленных лиц и участников ДТП.

Скрупулезное оформление всех документов о ДТП имеет важное значение для административного расследования ДТП, поскольку именно они будут рассматриваться на всех этапах расследования. В этой связи главной задачей, стоящей перед инспектором ГИБДД на месте происшествия, является качественный сбор, правильное истолкование и фиксирование всех необходимых сведений без каких-либо искажений<sup>35</sup>. Что касается участников ДТП, то они, в свою очередь, должны внимательно

---

<sup>34</sup> Арзуманян А.А. Особенность проведения административного расследования некоторых видов правонарушений. М., 2019. С. 112.

<sup>35</sup> Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Н.Д. Эриашвили и др. М., 2017. С. 54.

контролировать по возможности все действия инспектора на месте происшествия, давать необходимые объяснения по существу заданных вопросов, требовать от сотрудника ГИБДД устранения ошибок и неточностей при составлении материалов, если они имеются, а также внесения различных дополнений, имеющих отношение к делу.

Отметим ряд существующих проблем, подлежащих решению. Так, законодателем не определен конкретный круг лиц, уполномоченных проводить административное расследование, что требует внесения изменений, направленных на корректировку положений ст. 28.7 КоАП РФ и соотнесение ее с положениями КоАП РФ, регламентирующими подведомственность. Также необходимо более конкретно очертить круг действий, который возможно проводить в ходе административного расследования, при этом более конкретно сформулировать порядок их проведения по аналогии со следственными действиями в Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации.

Что же касается стадии возбуждения дела, то необходимо обеспечить реализацию права на защиту лица, подвергаемого административному преследованию с момента возникновения у сотрудника полиции «подозрений» о том, что это лицо совершило административное правонарушение. Решение данной проблемы представляется в том, чтобы еще до момента составления протокола разъяснить право на защиту лицу, с составлением соответствующего протокола.

### **3.4. Правовые проблемы осмотра места совершения административного правонарушения**

Анализ положений отечественного законодательства позволил установить, что отличительной чертой производства административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения является возможность проведения в рамках данного расследования осмотра места совершения правонарушения. Положения,

регламентирующие осмотр места совершения административного правонарушения, появились в отечественном законодательстве относительно недавно. Ныне действующий кодифицированный нормативный правовой акт, регламентирующий порядок привлечения к ответственности за совершение административных правонарушений, был принят в конце 2001 г. Как отмечают специалисты, положения КоАП РФ не смогли в полном объеме разрешить существующие на тот момент проблемы административного и административно-процессуального характера. Помимо теоретических споров с проблемами недоработки административного законодательства столкнулся и правоприменитель, что обусловило необходимость скорейшего совершенствования положений КоАП РФ.

Стремление законодателя решить возникшие после принятия рассматриваемого нормативного правового акта вопросы административного характера выразилось в реформе 2007 г. Наряду с изменениями ряда положений административное законодательство пополнилось ст. 28.1.1. «Протокол осмотра места совершения административного правонарушения»<sup>36</sup>.

Введение данной нормы в действующее административное законодательство способствовало совершенствованию процедуры административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения. Протокол осмотра места административного правонарушения позволяет правоприменителю зафиксировать обстановку дорожно-транспортного происшествия в качестве доказательств произошедшего.

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

---

<sup>36</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

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 затрудняет процесс установления механизма административного правонарушения. Погодные условия также могут негативно отразиться на качестве осмотра места совершения дорожно-транспортного происшествия – осадки могут смыть следы торможения.

Возвращаясь к рассмотрению положений, регламентирующих осмотр места административного правонарушения, следует отметить, что в настоящее время законодатель устанавливает только 2 правонарушения, при совершении которых правоприменитель обязан в рамках административного расследования проводить осмотр. Согласно ч. 1 ст. 28.1.1 КоАП РФ протокол осмотра места совершения административного правонарушения составляется в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.24 или ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

Иными словами, законодатель обязывает сотрудников правоохранительных органов составлять данный протокол при совершении дорожно-транспортного происшествия, в результате которого был причинен вред здоровью потерпевшему легкой или средней тяжести.

Совершенствование административного законодательства посредством внесения в текст КоАП РФ рассматриваемой нормы способствовало разрешению некоторых проблемных вопросов, возникающих при производстве административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, однако вызвало неоднозначную реакцию в научных кругах. Специалисты в области административного права неоднозначно отзывались о решении законодателя установить закрытый перечень правонарушений, при совершении которых должен проводиться осмотр места административного правонарушения.

Можно сказать, если бы не было столь исчерпывающего перечня, осмотр места административного правонарушения применялся бы во многих правонарушениях, т. к. рассмотрев составы правонарушений, расположенных в КоАП РФ, можно выявить, что данное процессуальное мероприятие было бы целесообразным и значащим по своей правовой силе<sup>38</sup>.

Также можно считать сложностью, которая возникает при сокрытии правонарушителя с места совершения административного правонарушения, в результате которого будет происходить проверка, назначение трактологической экспертизы для определения того или иного транспортного средства, участвующего в дорожно-транспортном происшествии<sup>39</sup>. При обнаружении определенного транспортного средства уже нельзя будет зафиксировать возможные данные в протокол осмотра места правонарушения,

---

<sup>38</sup> Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Ю.Н. Демидов, В.В. Кардашевский, А.М. Низаметдинов и др. М., 2019. С. 174.

<sup>39</sup> Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Н.Д. Эриашвили и др. М., 2017. С. 63.

т. к. пройдет определенное время, и найденное транспортное средство нельзя будет отнести к месту правонарушения на момент возникновения происшествия. Кроме того, в данном случае иной процессуальный документ не предусмотрен КоАП РФ, а следовало бы обратить внимание законодателей на данную проблему, ведь такие случаи нередки в практике административных правонарушений.

Таким образом следует обратить внимание на недочеты и всевозможные пробелы процессуальных норм Кодекса об административных правонарушениях, ведь такая важная процедура как осмотр места совершения административного правонарушения должна иметь урегулированный характер, так как можно сказать, что нет единого сформировавшегося мнения о месте и роли данной процессуальной процедуре.

### **3.5. Меры предупреждения дорожно-транспортных происшествий, связанные с воздействием на криминогенные факторы, характеризующие личность и поведение пешехода и других участников дорожного движения**

Правоохранительная деятельность, ориентированная на то, чтобы охранять общественный порядок и обеспечивать общественную безопасность, важную роль в своей деятельности отводит раннему предупреждению преступлений и административных правонарушений. Важность рассмотрения предупредительных мер правонарушений в области безопасности дорожного движения актуализирует тот факт, что правоохранительные органы способны на начальной стадии выявить причины и условия формирования противоправного поведения и при помощи разных мер корректировать его.

Несмотря на интерес к теме, среди исследователей нет единства мнений, что следует понимать под профилактикой. По мнению А.Г. Бачурина и А.И. Щеглова, «профилактика – это одна из важнейших мер,

направленных на предотвращение правонарушений»<sup>40</sup>. С таким выводом сложно спорить, однако такое понимание профилактики очень узкое. М.В. Гончарова профилактическую работу определяет как «деятельность граждан, организаций, государственных и негосударственных органов, по установлению лиц, с негативным социальным поведением, от которых можно ожидать совершения преступлений и правонарушений, с целью оказания на них положительного влияния»<sup>41</sup>.

В соответствии с Федеральным законом от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» под профилактикой предлагается понимать «меры социального, правового, организационного, информационного и иного характера, в совокупности, направленные на выявление и нейтрализацию причин и условий, способствующих совершению правонарушений (преступлений), а также оказывать воспитательное воздействие на лиц»<sup>42</sup>.

Рассмотрение проблемы в области предупреждения правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения не раз поднималось в печати, однако так и не нашло четкого и последовательного разрешения в российском законодательстве<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> Бачурин А.Г. Порядок постановки и снятия с профилактического учета ОВД отдельных категорий граждан, проведение сотрудниками полиции профилактической работы с лицами, состоящими на профилактическом учете, в целях предупреждения совершения ими преступлений и административных правонарушений: учебно-метод. пособие / А.Г. Бачурин, А.И. Щеглов. Барнаул, 2016. С. 3.

<sup>41</sup> Гончарова М.В. Основные проблемы деятельности органов внутренних дел по индивидуальной профилактике преступлений // Наука. Мысль. 2016. № 5–1. С. 34.

<sup>42</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: федер. закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 27.06.2016. № 26 (Ч. I). Ст. 3851.

<sup>43</sup> Примаков В.Л. Сущность, содержание и основные направления профилактики в России // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. 2016. № 2(767). С. 54.

Необходимо отметить, что предупреждение дорожно-транспортных происшествий обладает определенными особенностями, поскольку личность правонарушителя не имеет четко выраженных криминологических характеристик, а механизм самого правонарушения обладает рядом специфических черт.

С правовой точки зрения для предупреждения правонарушений и преступлений, рассматриваемой категории, первостепенное значение имеют масштабные общегосударственные меры, которые сочетают в себе меры общего и специального предупреждения<sup>44</sup>.

Применительно к исследуемой теме в ходе профилактики:

– проводится работа как с отдельной личностью (с лицом, склонным к систематическому нарушению установленных норм и правил, регулирующих обеспечение безопасности участников дорожного движения), так и с группой лиц (обучающиеся школ, училищ, техникумов, институтов; трудовыми коллективами; обществом в целом) для того, чтобы сформировать у нее/них правопослушание;

– минимизируются криминогенные условия, связанные с совершением преступления и/или административного правонарушения.

В задачи профилактики входят:

- корректирование отрицательных форм поведения лица;
- недопущение совершения новых противоправных деяний.

Предупреждение правонарушений в области обеспечения безопасности участников дорожного движения – это многоуровневая система государственных и общественных мер, которые направлены на то, чтобы устранить, ослабить или нейтрализовать причины и условия противоправного поведения, которое может привести к дорожно-транспортному происшествию<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Примаков В.Л. Сущность, содержание и основные направления профилактики в России // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. 2016. № 2(767) С. 55.

<sup>45</sup> Борин Б.В. Понятие профилактики дорожно-транспортных происшествий // Пробелы в российском законодательстве. 2017. № 3. С. 382.

Рассмотрение данной деятельности, в контексте выбранной темы выпускного квалификационного исследования представляет особый интерес.

Анализ литературных источников показывает, что авторы расходятся во мнении, какие меры предупреждения дорожно-транспортных происшествий следует считать наиболее важными (первостепенными). Однако в своем большинстве исследователи эти предупредительные меры предлагают делить на группы: меры общесоциального и специально-криминологического характера<sup>46</sup>.

Первая группа мер оказывает влияние на состояние преступности в целом, затормаживая ее рост или способствуя ему, оказывая косвенное воздействие на структуру преступности. Именно под влиянием этих мер формируется не только психология, но и людское мировоззрение.

Вырабатывая эффективную систему мер, с целью оказания качественного противодействия рассматриваемой категории правонарушений, нужно учитывать, что особенности экономического развития, изменения, которые происходят в обществе, оказывают непосредственное влияние на уровень правопорядка в целом. Говорить о том, что меры общесоциального характера эффективны можно только в следующих случаях:

- если они сочетают меры общесоциального и специального предупреждения;
- если они охвачены все основные сферы жизнедеятельности людей;
- если деятельности по предупреждению правонарушений участвуют все субъекты профилактики;
- если они учитывают все источники воспитательного воздействия;
- если различные средства воздействия сочетаются;
- если они учитывают всю совокупность причин и условий возникновения антиобщественного поведения.

---

<sup>46</sup> Некрасов Д.Е. Методологические основы организации предупреждения правонарушений в молодежной среде: учебное пособие. Рязань, 2011. С. 16.

Говорить о качестве комплексного применения мер общесоциального характера по предупреждению правонарушений в области обеспечения безопасности участников дорожного движения возможно лишь в том случае, если будут соблюдаться следующие условия:

- профилактическое воздействие осуществляется последовательно и непрерывно;

- используются методы и приемы, апробированные практикой;

- кадры, осуществляющие профилактику, обладают высоким уровнем профессионального мастерства и знаний;

- применяются критерии, которые позволяют на научной основе анализировать правильность, последовательность и эффективность применяемого комплексного подхода.

Рассматривая особенности профилактических мероприятий общего воздействия необходимо отметить эффективно функционирующие системы западноевропейских государств, использование которых смогло существенно снизить количество дорожно-транспортных происшествий. Так, уже не первый год в странах Европы действует программа Vision Zero – концепция нулевого травматизма, цель которой – ноль смертей на дорогах. Придумали программу шведы, и с 1997 г. смертность в ДТП у них снизилась в два раза, несмотря на увеличение автопарка.

В основе программы лежит несколько принципов, один из которых – нулевая терпимость к ДТП со смертельным исходом.

Следующий принцип Vision Zero подразумевает, что ответственность за аварию лежит не только на участниках дорожного движения, но и на проектировщиках улиц. Которые своими техническими решениями сами провоцируют людей нарушать.

Например, разрешенная скорость в российском городе – 60 км/час. Но для населенного пункта это слишком много, т. к. вероятность смерти при столкновении с автомобилем на такой скорости равна 95 %. При 50 км/ч – это 80 %, при 40 км/ч – 32 %. И только 10 % случаев наезда заканчиваются для пешехода смертью, если водитель едет со скоростью

30 км/ч. Также пропорционально со снижением скорости падает вероятность тяжелых травм<sup>47</sup>.

В городе скорость должна быть 50 км/ч. А на небольших улицах – 30 км/ч. В Хельсинки скорость в городе составляет 40 км/час, в Берлине – 30 км/ч.

Помимо снижения разрешенной максимальной скорости стоит поработать и над нештрафуемым интервалом в 20 км/ч. Именно он позволяет россиянам превышать до 79 км/ч в городе и быть уверенным, что за это ничего не будет.

Как ни парадоксально, такое снижение скорости позволило бы снизить пробки – ведь последние, общеизвестно, образуются в основном из-за аварий. На небольшой скорости вероятность ДТП снижается. Известно, что круговое движение на перекрестках снижает тяжесть последствий ДТП – не их количество, а именно тяжесть. Еще лучше их снижает светофор.

Особое значение приобретают и пешеходные переходы, которые должны располагаться не через каждые 200 м, как гласит ГОСТ, а согласно сложившимся пешеходным потокам. Очевидно, что если людям здесь переходить неудобно, они будут перебегать. Главным же принципом при проектировании улиц должна стать *рациональность*.

Также стоит отдавать приоритет наземным переходам. Подземные или надземные они не так безопасны, хотя создается ощущение, что если развести транспорт и людей, аварии прекратятся. Но эти якобы безопасные точки становятся еще более конфликтными. Во-первых, у автомобилиста создается ощущение, что пешеход на дороге точно не появится. А, во-вторых, пешеход все-таки появится – и обычно это бабушки, родители с колясками и инвалиды, которые вынуждены нарушать правила из-за того, что у них нет физической возможности спуститься по ступенькам вниз.

---

<sup>47</sup> Почему российские дороги убивают [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosbalt.ru/piter/2020/03/19/1833595.html> (дата обращения: 20.10.2022).

Еще один важный принцип программы Vision Zero – неизбежность наказания за нарушение.

Для снижения аварий нужен контроль за соблюдением правил. Штрафы должны платиться, а полицейские и камеры – наблюдать за участниками движения. В Швеции в какой-то момент решили отказаться от полицейского контроля, однако после количество ДТП только увеличилось.

Сейчас в России планируют снизить смертность на дорогах до 4 человек на 100 тыс. к 2024 г. Именно на это нацелен нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Чтобы достичь этих показателей, чиновники планируют закупать больше камер фото- и видеонаблюдения, алкотестеров, установить на дорогах интеллектуальные системы освещения и проводить тренинги по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Все это хорошие меры, но они вторичные и дополнительные. Почему-то в нацпроекте нет ничего ни про снижение скорости, ни про правильное проектирование улиц. Более того, международный опыт показывает, что добиться таких низких показателей смертности от ДТП в такие сжатые сроки еще не удавалось никому. Чтобы достичь уровня смертности 4 погибших на 100 тыс. человек, Японии потребовалось 39 лет, Великобритании – 35, Норвегии – 33, Финляндии – 27. И в каждой стране акцент делали именно на перепроектирование улиц и новые нормы в законодательстве.

Так, опрошенные РИА Новости, эксперты считают проведение экспресс-теста на алкоголь и наркотики для всех автомобилистов нормальным, но отмечают, что при этом важно избежать злоупотреблений.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России в данном случае получило право проводить предварительный анализ без составления протокола. С точки зрения безопасности это действительно нужно было вводить, т. к. сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России зачастую даже не применяли тесты только в силу того, что на это очень много времени

должно уйти. «Поэтому для сокращения процедуры это нормально, главное, чтобы не было злоупотреблений», – сообщил директор национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев. – С точки зрения автомобилистов, это нарушение прав и все должно быть только с протоколом, если, как говорит Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России, не будут за это никого привлекать, это будет только служить для предварительного анализа. Если какие-то подозрения есть, дальше уже применяются определенные тесты, все как положено, по регламенту, протокол составляется и так далее», – пояснил он<sup>48</sup>.

Анализ проведенного Всемирной организацией здравоохранения исследования в области дорожно-транспортных происшествий позволяет утверждать, что ежегодно в мире происходит более 11 млн дорожных аварий, в которых погибает более 1 млн человек. Из этого можно сделать вывод, что каждая 11 автомобильная авария приводит к смерти человека.

Согласно последнему исследованию ВОЗ в рейтинге стран по уровню смертности в дорожно-транспортных происшествиях Российская Федерация занимает 72 место. Необходимо отметить, что данный показатель практически в 2 раза больше среднеевропейского. Среди стран постсоветского пространства наше государство по данному показателю занимает 2 место.

В ВОЗ напоминают, что гибель людей и увечья, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, не только уносят жизни, но и повергают семьи в нищету: у одних весь семейный бюджет уходит на лечение, другие – теряют кормильцев или вынуждены всю жизнь выплачивать компенсации пострадавшим.

Существенному улучшению неутешительного состояния в сфере обеспечения безопасности на российских дорогах могло бы способствовать проектирование и строительство автодорог с обязательным учетом и

---

<sup>48</sup> Эксперты оценили идею об экспресс-тесте ГИБДД на алкоголь [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20191220/1562631123.html?in=t> (дата обращения: 20.10.2022).

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, 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 сцепные качества покрытия.

Многих жертв среди участников дорожного движения можно было бы избежать, если бы они соблюдали все правила, закрепленные законодательством, в частности, соблюдали бы скоростной режим, использовали ремни безопасности по их назначению, соблюдали правила перевозки детей<sup>49</sup>.

При рассмотрении особенностей профилактических мероприятий, направленных на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, невозможно обойти стороной уголовно-правовой аспект данного механизма.

С 2019 г. законодатель в ст. 264 УК РФ внес изменения – теперь санкция статьи (ч. 4 ст. 264 УК РФ) более сурова и предусматривает наказание в виде лишения свободы сроком до 12 лет.

А это означает, что лицо, виновное в совершении ДТП, повлекшее смерть человека, совершенное в состоянии алкогольного опьянения или с оставлением места дорожно-транспортного происшествия, стало относиться к категории тяжких преступлений в соответствии со ст. 15 УК РФ, а не средней тяжести, как ранее.

---

<sup>49</sup> В Швеции под эгидой ООН обсуждают инновационные пути спасения жизней на дорогах [Электронный ресурс]. URL: <https://news.un.org/ru/story/2020/02/1372771> (дата обращения: 20.10.2022).

Тяжкими теперь являются и неосторожные общественно опасные деяния, санкция статьи, за совершение которых предусматривает наказание в виде лишения свободы сроком свыше 10 лет.

По закону прекратить уголовное дело за примирением сторон можно только по преступлениям небольшой и средней тяжести. По преступлениям, относящимся к категории тяжких, закон не предусматривает возможность прекратить уголовное дело.

Если ранее, возможно было помириться с потерпевшим, возместив причиненный вред и полностью прекратить уголовное дело, минуя наказание, то теперь возмещение вреда может только учитываться как смягчающие вину обстоятельство, но наказание при установление вины обвиняемого неизбежно.

При рассмотрении особенностей предупреждения дорожно-транспортных происшествий, а также правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения необходимо отметить, что в последнее время все более актуальным становится вопрос о необходимости повышения качества профилактических мероприятий в молодежной среде. Следует особо отметить, что наблюдаемые на современном этапе развития российского общества негативные тенденции, привели к формированию стереотипов и искажению реальности в сознании подрастающего поколения, в поведении которого все чаще наблюдаются признаки девиантного поведения. Процесс утверждения неокрепшей личности в обществе порой происходит посредством совершения ряда противоправных деяний, в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения. Совершение антиобщественных деяний представляется подросткам как единственно верный путь самоутверждения.

Молодежная среда в силу своих социальных характеристик и остроты восприятия окружающей обстановки является той частью общества, в которой наиболее быстро происходит накопление и реализация негативного противоправного потенциала<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> Административная деятельность полиции. Часть Особенная: учебное пособие / О.И. Бекетов, С.В. Белов, М.А. Бучакова и др. Омск, 2016. 176 с.

Необходимость создания условий, позволяющих на должном уровне противостоять факторам, которые способствуют совершению дорожно-транспортных происшествий по вине или с участием несовершеннолетних, подтверждается сведениями статистического характера, а также анализом трагических событий последних дней. На территории нашей страны ежегодно происходит более 15 тыс. дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних лиц. Так, например, за 2020 г. было зафиксировано 15 173 аварий, в которых различные степени тяжести получили 15 857 детей в возрасте до 16 лет, а 435 – погибли<sup>51</sup>.

Анализ статистических данных позволяет утверждать, что на сегодняшний день проблема детской смертности в ДТП является одной из наиболее актуальных. Также нельзя не отметить, что правоохранительные органы отмечают резкое увеличение числа дорожно-транспортных происшествий случившихся по вине несовершеннолетних. К сожалению, данная проблема не смогла обойти и донской регион. 18 апреля 2021 г. в Новочеркасске произошла автокатастрофа, которая унесла жизни пятерых несовершеннолетних. За рулем автомобиля был подросток, который, находясь в нетрезвом состоянии, не смог при совершении маневра справиться с управлением и допустил столкновение с деревом.

Приведенные положения свидетельствуют о необходимости усиления профилактической работы среди молодежи, в том числе несовершеннолетних путем проведения мер воспитательно-профилактического характера. Подросткам следует прививать основы правопослушания путем организации, например, уроков безопасности дорожного движения, просветительских программ и семинаров по вопросам недопущения детской смертности в автокатастрофах<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> Примаков В.Л. Сущность, содержание и основные направления профилактики в России // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. 2016. № 2(767). С. 54–54.

<sup>52</sup> Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Н.Д. Эриашвили и др. М., 2017.

Анализ деятельности служб и подразделений органов внутренних дел по противодействию правонарушений (в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения) в молодежной среде свидетельствует о наличии и функционировании системы мероприятий, способной оказывать превентивное воздействие на проявления данного негативного явления. Наибольшая роль в профилактике административных правонарушений и выработке стойкой установки на необходимость правомерного поведения во всех сферах жизнедеятельности общества в молодежной среде отведена сотрудникам государственной инспекции безопасности дорожного движения, а также отделения участковых уполномоченных полиции и по делам несовершеннолетних<sup>53</sup>. Именно на сотрудников данных подразделений органов внутренних дел возлагается основной массив полномочий по предупреждению и недопущению дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

В настоящее время основной задачей системы профилактики административных правонарушений среди молодежи является создание условий для успешной социализации, формирования у молодых людей готовности к саморазвитию, самоопределению и ответственному отношению к своей жизни на основе принципов толерантности.

Особое место в организации мероприятий профилактического характера занимает межведомственное взаимодействие, а также взаимодействие органов внутренних дел с главами администраций и средствами массовой информации.

Как уже было отмечено ранее, наряду с сотрудниками ГИБДД обязанность по осуществлению профилактики правонарушений в области обеспечения безопасности участников дорожного движения возложена также и на сотрудников ОУУП и ПДН. В функциональные обязанности

---

<sup>53</sup> Примаков В.Л. Сущность, содержание и основные направления профилактики преступлений и правонарушений в России // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. 2016. № 2(767). С. 54–54.

сотрудников данного подразделения входит обязанность проведения общей и индивидуальной профилактической работы с подростками. Помимо этого сотрудники органов внутренних дел при взаимодействии с подрастающим поколением должны уделять особое внимание их правовому воспитанию, что существенным образом может способствовать снижению не только правонарушений в рассматриваемой области, но и антиобщественного и преступного.

Под индивидуальной профилактикой дорожно-транспортных происшествий в молодежной среде следует понимать деятельность уполномоченных на то сотрудников органов внутренних дел по выявлению потенциально уязвимых групп несовершеннолетних и осуществлению предупредительных мероприятий как в отношении всей группы в целом, так и в отношении каждого участника данной группы. При организации индивидуальной воспитательной работы с несовершеннолетним следует учитывать психофизиологические особенности развития личности, семейно-бытовую обстановку жизни подростка, а также ряд других факторов. Учет подобных факторов существенным образом способствует успешной корректировке профилактической деятельности в отношении конкретного лица, которая позволит достичь цели превентивной деятельности и не навредить неокрепшей личности.

В организации подобной деятельности психологи и криминологи рекомендуют активно применять метод профилактических лекций и бесед, что в свою очередь можно считать справедливым. Так использование данного метода существенным образом может оказать правовое, психологическое и нравственное воздействие на личностные ориентиры. При этом беседу-лекцию нужно построить таким образом, чтобы ее результаты позволили сформировать в подростковой среде атмосферу уважительного отношения к гражданам.

В проведение подобного рода занятий с молодежью законодатель предоставляет определенного рода творческую свободу. Тем самым, сотрудник органов внутренних дел должен качественным образом

подготовиться к ее проведению. Целесообразно вовлечь участников беседы-лекции в ход занятия, чтобы его проведение не было сведено к простой трате времени и постановке очередной галочки. Для вызова интереса у молодежи желательно иллюстрировать необходимость соблюдения правил дорожного движения данными статистики и фотографиями последствий небрежного отношения водителей к правилам дорожного движения. Помимо этого необходимо также не забывать и о действующем законодательстве, которое в настоящее время предусматривает серьезное наказание за совершение противоправных действий в области обеспечения безопасности дорожного движения. Сотрудник органов внутренних дел в процессе построения профилактической беседы имеет творческую свободу, что существенным образом должно способствовать ее качественному проведению.

Необходимо также отметить, что процесс противодействия дорожно-транспортным происшествиям в молодежной среде, как и в ряде других областей деятельности органов внутренних дел, сопровождается высоким уровнем формализма. В силу высокого уровня загруженности и острого дефицита кадров уполномоченные на проведение профилактических мероприятий в молодежной среде сотрудники физически не успевают уделить должного внимания данной деятельности.

Помимо этого целесообразно отметить отсутствие компетентной подготовки для проведения мероприятий подобного уровня и надлежащего контроля за деятельностью подчиненных сотрудников. На фоне неутешительных показателей детского травматизма и смертности в дорожно-транспортных происшествиях, а также увеличение числа автокатастроф, совершенных по вине несовершеннолетних лиц, важно кардинально повысить эффективность профилактической деятельности в молодежной среде.

Для решения этой задачи, в том числе в молодежной среде, необходимо создать самовоспроизводящуюся систему идей, субъектов-носителей и каналов их распространения, которая сможет автономно от государства

способствовать формированию позитивного общественного сознания, исключающего саму возможность совершения правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения. Такой системой могут и должны стать институты гражданского общества, научного и бизнес-сообщества, образовательные структуры и средства массовой информации.

Наряду с текущей информационно-разъяснительной работой с молодежью следует активизировать усилия по устранению условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий.

## **Глава 4. ОСОБЕННОСТИ И ОСНОВНЫЕ ФОРМЫ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД РОССИИ**

### **4.1. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения**

Скорость и дистанция – факторы, влияющие на безопасность движения. Однако, некоторые водители, хоть и понимают данный факт, все равно продолжают ездить с превышением. Оправдывают они свои действия тем, что спешат. При этом ошибочно полагая, что превышение скорости дает существенный выигрыш во времени.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) чрезмерная или ненадлежащая скорость является причиной каждого третьего случая смерти в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в мире. В частности, такие ДТП происходят в результате наезда на пешеходов и препятствия, а также столкновения с другими транспортными средствами. Как правило, предвещает аварию потеря управляемости автомобиля, что может повлечь опрокидывание, занос, вылет с проезжей части и другие последствия с печальным исходом. К наиболее тяжелым ситуациям относятся ДТП в условиях плохой видимости, если участник движения превышает скорость и сталкивается на встречной полосе с другой машиной.

Госавтоинспекция напоминает только правильный выбор скоростного режима и дистанции, с учетом дорожных и метеорологических условий – залог безопасной поездки. Любое необдуманное действие может привести к непоправимым последствиям.

Дорожно-транспортные происшествия являются самой опасной угрозой здоровью людей в мире. Ущерб, причиненный дорожно-транспортными происшествиями, превышает ущерб, причиненный всеми другими транспортными происшествиями (самолетами, судами, поездами).

Тот факт, что жертвами несчастных случаев обычно становятся молодые люди, усложняет проблему. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибает 1,2 млн человек и около 50 млн получают травмы. При изучении безопасности дорожного движения определяются факторы, влияющие на частоту и тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Не каждое ДТП является «неизбежным несчастным случаем» – например, согласно статистике, около 5 % несчастных случаев со смертельным исходом являются подтвержденными самоубийствами, а некоторые (меньшие) являются убийствами. Кроме того, было выявлено множество других факторов, влияющих на вероятность аварий, ответственность за которые несут участники дорожного движения. Поэтому ранее распространенная формулировка «несчастные случаи на дороге» фактически не используется для снятия ответственности с участников дорожно-транспортных происшествий.

Соблюдение правил дорожного движения – главное условие предотвращения несчастных случаев. ДТП – это дорожно-транспортное происшествие, которое происходит на дороге с участием движущегося транспортного средства, приводящее к последствиям, а именно: травмам или смерти; повреждению транспорта или его содержимого; повреждению зданий или сооружений; повреждению других материальных ценностей.

При установлении фактов ДТП должны быть соблюдены определенные условия: инцидент произошел с участием пешеходов и движущихся транспортных средств (авария – если автомобиль сбивает человека на обочине дороги, ситуация, когда пешеход врывается в припаркованный автомобиль, не является несчастным случаем), транспортное средство является непосредственным участником инцидента, если мороженое, окурки были выброшены из окна проезжающей машины, которая случайно сбивает пешехода и травмирует его, т. е. произошел ущерб, ущерб здоровью, имуществу или угроза жизни, в случае незначительного столкновения автомобиля, если нет трещин и других повреждений, это не несчастный случай. Поэтому нет необходимости сообщать в ГИБДД о происшествии.

Столкновение – это инцидент, когда несколько автомобилей сталкиваются друг с другом или сталкиваются с железнодорожным видом транспорта во время движения. Такая ситуация может возникнуть по разным причинам, например, при случайном торможении из-за препятствий или красных сигналов светофора. Столкновения могут быть боковыми или встречными.

Опрокидывание транспортного средства во время движения в плохую погоду, занос транспортного средства при повороте из-за неисправности транспортного средства, неправильного размещения товаров или гарантий безопасности, а также нарушения правил дорожного движения относится к ДТП. Например, если автомобиль заносит при повороте, и он переворачивается. В случае столкновения в результате опрокидывания классификация инцидента будет отличаться от предыдущей категории аварии.

Препятствие – это событие, которое происходит из-за столкновения или удара о неподвижный объект транспортного средства во время движения. Например, транспортное средство врезается в опору моста, опору линии электропередачи, дерево, кучу песка или другую конструкцию, материалы.

Наезд на пешехода – это ситуация, при которой движущееся транспортное средство сбивает пешехода, независимо от того, где он находится (на дороге, на обочине дороги). Сюда же входят ситуации, когда сам пешеход получает травму от движущегося автомобиля (из-за нарушения правил дорожного движения, невнимательности пешеходов). Кроме того, в случае травмы, неправильной транспортировки (человек страдает в результате падения товара из-за небрежности проезжающего по дороге автомобиля). Также ДТП с людьми, которые используют спортивный инвентарь для езды (роликовые коньки, самокаты, лыжи, санки), инвалидные коляски с механическим управлением, дети, катающиеся на трехколесных велосипедах.

ДТП, в которых пострадал велосипедист, происходят, когда движущийся автомобиль сталкивается с движущимся объектом на велосипеде, в том числе сам велосипедист сталкивается с движущимся транспортным средством.

Согласно исследованию, количество автомобильных аварий в России в 2019 г. сократилось на 2,2 % по сравнению с предыдущим годом, при этом в Чеченской Республике зарегистрировано наименьшее количество жертв, а наибольшее – в Туве.

Проблема заключается не в недостатке образования для водителей частных автомобилей и пешеходов – основная ответственность за сокращение числа смертей в дорожно-транспортных происшествиях лежит на профессиональных водителях.

По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате несчастных случаев во всем мире погибает 1,35 млн человек. В прошлом году в России произошло 168 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло более 18 тыс. человек. Таким образом, на Россию приходится около 1,3 % несчастных случаев со смертельным исходом – 1,9 % населения земного шара. Во всех этих случаях люди не пристегивали ремни безопасности.

Согласно национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», к 2024 г. смертность от дорожно-транспортных происшествий должна быть снижена в 3,5 раза.

Что касается вождения в нетрезвом виде, то до конца года должно быть принято решение об увеличении возраста продажи крепких напитков с 18 лет до 21 года. Подобные инициативы предлагались неоднократно, но они отличаются в деталях.

Министерство здравоохранения добилось наибольшего прогресса на этом пути. Весной ведомство сформулировало законопроект о повышении возраста продажи алкоголя, он был публично обсужден, а в июле были проведены дополнительные общественные консультации. В частности, Министерство экономического развития требует от всех заинтересованных

сторон оценить потенциальные риски принятия законопроекта. Отраслевые организации, производители алкоголя и розничные торговцы – все они оставили свои комментарии.

Например, статистика в США показывает, что возраст, в котором легально продается алкоголь, колеблется от 18 до 21 года. Это показывает, что увеличение возраста снижает степень пьянства и смертности молодежи, в то время как противоположные меры приведут к увеличению числа случаев вождения в нетрезвом виде и несчастные случаи.

Ранее стало известно, что Министерство внутренних дел одобрило снижение допустимого ограничения скорости до 10 км/ч – эта мера также должна сделать дороги безопаснее. В настоящее время порог для превышения скорости без штрафа составляет 20 км/ч. Кроме того с 1 октября при перевозке детей в автобусах необходимо использовать ремни безопасности. Сопровождающий несет персональную ответственность за сохранность жизни и здоровья детей. Он также должен следить за тем, чтобы дети были пристегнуты и не вставали со своих мест во время движения автобуса.

Итак, несоблюдение Правил дорожного движения является одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий. Как правило, это вождение после употребления алкоголя или наркотических средств; несоблюдение скоростного режима; езда без ремня безопасности; езда без детского кресла или других фиксированных элементов, предназначенных для безопасной перевозки детей; вождение неисправного транспортного средства; нарушения, связанные с неблагоприятными погодными условиями (гололед, снегопад, ливень); усталость водителя.

Почти все ДТП имеют свою собственную классификацию, которая предусмотрена законом. Существуют следующие типы: при столкновении; из-за опрокидывания; в случае столкновения с препятствиями, пешеходами, велосипедистами, стоящими транспортными средствами, животными; при падении пассажира другие ДТП. Причина бывает субъективная – зависит от человеческих факторов (нарушения правил дорожного движения, вождение

в состоянии алкогольного опьянения) и объективная – плохие дороги, неработающие светофоры. Обычно причиной автомобильной аварии являются оба фактора.

## **4.2. Понятие «системы пропаганды безопасности дорожного движения»**

Неотъемлемым элементом процесса пропаганды выступает определение ее эффективности, т. е. реального воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения, изменение имеющихся установок.

Человеческое поведение – это тот фактор, на который можно влиять и который поддается изменению.

Что может пропаганда?

– информировать о том, чего люди могут не знать (изменения в законодательстве);

– напоминать о том, что люди знают, но легко забывают без напоминаний (снижать скорость в плохую погоду);

– вдохновлять делать то, что люди, как правило, делать не хотят (пристегиваться ремнями безопасности);

– убеждать перестать делать то, что люди хотят продолжать делать.

Чего не может пропаганда? Изменить поведение людей:

1) если они не хотят меняться;

2) если она проводится автономно, без других мер воздействия (правоприменения, издания и совершенствования нормативных правовых актов, организации дорожного движения, инженерных, технических, информационных мероприятий).

Каким же образом необходимо менять установки, сознание людей – участников дорожного движения?

1. Формирование новых установок.

2. Усиление имеющихся установок.

3. Изменение прежних установок.

Изменение прежних установок является наиболее сложной формой, ибо сознанию людей свойственна некая консервативность, выраженная в нежелании меняться (я так привык, мне так удобно, так быстрее, ничего страшного...). Например, нелегко убедить человека пристегнуться ремнем безопасности, если он 10 или 20 лет этого не делал.

Эффективность пропаганды оценивается с 3 позиций:

- как реагирует аудитория на сообщения (изменение поведения);
- как эти цели воплощаются в содержании и форме пропагандистского сообщения;
- какие цели ставятся коммуникатором (субъектом пропаганды).

Пропаганда безопасности дорожного движения, подкрепленная эффективным правотворчеством и правоприменением, является одним из действенных инструментов, влияющих на поведение людей.

Согласно исследованию зарубежных ученых, Sabey and Taylor (1980), человеческий фактор в сочетании с другими факторами является причиной 96 % ДТП, а в чистом виде приводит к 65 % ДТП. И только 2 % приходится на долю дорожных условий и состояние транспортного средства.

Несомненно, что общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное поведение на дороге и соблюдение ПДД, на чем был сделан акцент в рамках VI конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (сентябрь 2016 г., Санкт-Петербург).

Следует отметить, что для полноценной профилактики дорожно-транспортного травматизма необходимо использовать разнообразные формы пропаганды безопасности дорожного движения, которые позволят вовлекать в нее все слои общества.

Одной из эффективных форм пропаганды является проведение тематических крэш-курсов.

Социально-психологический проект «Крэш-курс» – «Мечты должны сбываться», направленный на формирование у молодежи позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения активно проводится в Воронежской области.

Цель проекта – через эмоциональное потрясение участников ДД изменить мировоззрение молодых водителей, пешеходов и пассажиров. К проведению тематического креш-курса привлекаются сотрудники различных служб (ГИБДД, МЧС, Здравоохранения, страховых компаний, СМИ) и участников дорожных трагедий. Сотрудники Госавтоинспекции работают с будущими родителями – студентами старших курсов Воронежских образовательных организаций<sup>54</sup>.

Такая форма пропаганды, которая на сегодняшний день апробирована в нескольких регионах России, дает заметный положительный результат, что подтверждается мнением как участников креш-курса, так и педагогов, психологов, журналистов. В ходе проведения таких акций акценты расставляются на безоговорочном использовании ремней безопасности, соблюдении правил перевозки пассажиров и скоростного режима, недопустимости управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Подобное наглядное и интенсивное правоприменение и информирование позволит предупреждать дорожно-транспортные происшествия, снизить тяжесть их последствий и количество пострадавших и погибших, что является важным моментом для достижения успеха в пропагандистской деятельности.

Для совершенствования системы пропагандистского воздействия необходимо:

– достаточное финансирование государством компаний и акций по предупреждению и профилактике ДТП, привлечение к их проведению

---

<sup>54</sup> Капустина Е.Г. Пропаганда безопасности дорожного движения: положительный опыт отдельных субъектов Российской Федерации, как результат воздействия на сознание и поведение человека // *ВВ: Административное право и практика администрирования*. 2018. № 4.

первых лиц области, региона, должностных лиц муниципалитетов, представителей культуры, науки, образования, общественных формирований и бизнеса, что способствует комплексному подходу системы профилактики в сфере безопасности дорожного движения;

– активная и систематическая организация и проведение пропаганды в образовательных организациях, которые первыми закладывают фундамент будущего правового менталитета граждан.

Факторами, влияющими на высокий уровень аварийности на автомагистралях страны, по-прежнему являются низкая дисциплина и правовой нигилизм участников дорожного движения, игнорирующих элементарные требования безопасности.

В связи со сложившейся ситуацией подразделения ГИБДД МВД России приняли различные административные и правовые меры для обеспечения выполнения общеобязательных правил в области безопасности дорожного движения, предотвращения и пресечения нарушений безопасности дорожного движения.

В завершение хотелось бы отметить, что, только зная и используя разнообразные традиционные и инновационные формы пропаганды безопасности дорожного движения, факторы и условия, которые воздействуют на каждого участника дорожного движения, можно добиться продвижения к намеченной цели – к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г.

### **4.3. Меры профилактики дорожно-транспортных правонарушений**

Сегодня одним из важнейших направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения является административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД МВД России. Однако в юридической литературе характеристики административной и судебной деятельности Госавтоинспекции России и судебного разбирательства

административных преступлений в области безопасности дорожного движения освещены не полностью. В существующих научных работах эти спорные вопросы изучались фрагментарно, случайным образом или в рамках общие административные и правовые вопросы, и никакого всеобъемлющего подхода принято не было.

Предлагаемая ситуация доказывает, что существует настоятельная необходимость оптимизации административно-юрисдикционной деятельности инспекции дорожного движения, в частности, включить все возникающие перспективы в единую концепцию реформы, принимая во внимание существующую современную правоприменительную практику.

Сформулируем следующие выводы и предложения по совершенствованию административной юрисдикции Госавтоинспекции.

Административно-юрисдикционная деятельность Госавтоинспекции рассматривается как административная деятельность, осуществляемая должностными лицами Госавтоинспекции России при рассмотрении административных незаконных материалов в области транспорта и других существующих стандартов в этой области и принятии решений в соответствии с процедурами, установленными законом.

Административная и юрисдикционная деятельность Российской Госавтоинспекции – это очень трудоемкий и сложный процесс, требующий больших затрат (логистика и другие ресурсы). Именно поэтому в контексте окончательной реформы административного органа вопросы, связанные с перспективами административной и юрисдикционной деятельности, являются актуальными, деятельность стала объектом научных исследований.

На сегодняшний день существует 26 сегментов и чуть менее 200 сегментов правил дорожного движения, нарушения которых вызывают или могут вызвать дорожный хаос и способствовать или вызывать дорожно-транспортные происшествия. Однако не за все данные нарушения в гл. 12 КоАП РФ присутствуют составы, за нарушение которых наступает административная ответственность.

Дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции России целесообразно оснащать (в зависимости от протяженности обслуживаемой территории, ее населения, количества дорог и улиц с учетом их пропускной способности) определенным количеством служебного транспорта, специально предназначенного для перевозки задержанных лиц. Его окраска должна соответствовать цветографической схеме по ГОСТ 50574-2002.

Как участники дорожного движения пешеходы не всегда осознают свою ответственность в этом процессе. Привлечение их к административной ответственности сотрудником Госавтоинспекции России происходит, как правило, на месте совершения административного правонарушения, достаточно быстро, административный штраф не велик.

Однако постоянное совершенствование административной и судебной деятельности Госавтоинспекции России позволит снизить дорожно-транспортный травматизм и улучшить ситуацию в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Предупреждение нарушений правил дорожного движения является неотъемлемой частью предотвращения общих аварий и напрямую связано с предотвращением нарушений, наказуемых в административном порядке. В то же время в сфере транспорта границы между преступлениями и правонарушениями, очень зыбки.

Сотрудники полиции участвуют в таких профилактических мероприятиях, как:

– «Нетрезвый водитель» – это событие, которое в больших масштабах подтверждает, что водитель управляет автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

– «Детское кресло» – это мероприятие, направленное на предотвращение нарушения водителями правил дорожного движения при перевозке детей без специальных ограничений.

– «Пешеходы» – это деятельность, направленная на предотвращение нарушения пешеходами и водителями правил дорожного движения.

– «Автобус» – направленное на сокращение несчастных случаев с пассажирами, предотвращение и пресечение нарушений правил дорожного движения, а также надзор за законными действиями в области безопасности дорожного движения, связанными с эксплуатацией автобусов.

– «Ремень безопасности» – это мероприятие, направленное на пресечение административных правонарушений, когда водитель, не пристегнутый ремнем безопасности, управляет транспортным средством и перевозит пассажиров, которые не пристегнуты ремнем безопасности.

– «Встречная полоса» – это мероприятие, направленное на пресечение административных правонарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения транспортных средств.

– «Перекресток-Светофор» – меры направленные на пресечение административных нарушений со стороны водителей при проезде перекрестков.

– «Грузовик» – деятельность, направленная на снижение уровня несчастных случаев при перевозке грузов.

– «Парковка» – Мероприятия, направленные на выявление водителей, нарушающих правила парковки и парковки<sup>55</sup>.

Таким образом, на индивидуальном уровне профилактические мероприятия непосредственно направлены на людей, совершивших транспортные правонарушения или склонных к транспортным правонарушениям. Важную роль в профилактике дорожно-транспортных преступлений играет формирование менталитета водителя в духе строгого соблюдения правил дорожного движения, гражданского сознания и повышения уровня правового сознания, поскольку это неразрывно связано с ответственностью и дисциплиной.

---

<sup>55</sup> В ГИБДД рассказали, как проходит массовая проверка водителей на трезвость [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/01/05/reg-cfo/v-gibdd-rasskazali-kak-prohodit-massovaia-proverka-voditelej-na-trezvost.html> (дата обращения: 20.10.2022).

Для того чтобы предотвратить дорожно-транспортные происшествия, необходимо тесно взаимодействовать с гражданами и общественностью.

В целях привлечения внимания общественности к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма в ходе мероприятия активно используются отряды юных инспекторов дорожного движения и волонтерские компании.

В рамках проводимой профилактической работы в школах и детских садах сотрудники разъясняют основные причины и последствия дорожно-транспортных происшествий, правила безопасного поведения на дорогах, а также обязанности и ответственность участников дорожного движения.

Министерство образования и молодежной политики принимает дополнительные меры, направленные на предотвращение детского дорожно-транспортного травматизма, уделяя особое внимание обязательному соблюдению правил дорожного движения.

В целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием детей в образовательных организациях организуются мероприятия совместно с инспекторами дорожного движения департамента дорожной полиции Министерства внутренних дел. Совместно с сотрудниками управления ГИБДД МВД России образовательная организация организует патрулирование и рейды на территории, прилегающей к образовательной организации.

Среди профилактических мер также должны быть сформулированы организационные меры: государственное финансирование ремонта дорожного покрытия, разработка и установка технических средств, направленных на сокращение мест, где наиболее вероятно возникновение дорожно-транспортных происшествий; информационные щиты, в местах, где чаще всего нарушаются правила дорожного движения.

Представляется, что правоохранительные органы должны вносить свой вклад в предотвращение дорожно-транспортных преступлений, выполняя функции, возложенные на них законом. Публичные выступления

сотрудников перед общественностью с использованием лекций и диалогов для разъяснения действующих законов об уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления имеют большое профилактическое значение.

Каждое развитое правовое государство стремится обеспечить безопасность на дорогах и в уголовном законодательстве предусматривает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в результате которых наступают такие последствия, как имущественный вред, вред здоровью различной степени тяжести, смерть<sup>56</sup>.

В России согласно новому программному документу – Стратегии развития системы национальной безопасности России, утвержденной Президентом Российской Федерации в 2021 г.<sup>57</sup>, защита российского народа была определена в качестве главного приоритета. Планируется издать новый Приказ МВД России, который заменит действующий Приказ № 664 и учтет современные реалии для регулирования процедур административного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства о безопасности (в рамках административных регламентов). Принятие обновленных документов в основном связано с легализацией так называемого скрытого надзора на законодательном уровне.

Кроме того, в приложении к нему была определена новая форма протоколов, определений и других документов, что, по нашему мнению, является несомненным преимуществом. Сейчас Приказ № 664 требует, чтобы инспектор только предложил водителю покинуть автомобиль (п. 93.1). Такие обязательства налагаются на водителей во время проверок,

---

<sup>56</sup> Макеева И.А. Административный надзор за безопасностью дорожного движения в России и зарубежных странах: проблемы и решения // Общество: политика, экономика, право. 2021. № 9(98).

<sup>57</sup> О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400. Доступ из справ. правовой системы «Гарант».

отстранений, задержаний и других процедур. Новый документ гарантирует это право ГИБДД (п. 64).

Новелла может также включать в себя состояние усталости водителя в качестве основания для осуществления этого права. По мнению экспертов, этот приказ следует считать приемлемым, и его основной задачей будет исправление опасного вождения.

Информационный анализ осуществления государственного надзора в области безопасности дорожного движения в зарубежных странах позволил нам отметить следующие моменты. Уровень эффективности надзора помогает снизить количество негативных явлений на дороге, что обычно связано со степенью развития законодательства в области безопасности дорожного движения (включая стратегические документы) и качеством дорог, правосознанием граждан и другими явлениями (в том числе национальными традициями, национальной аутентичностью)<sup>58</sup>.

Замечательный пример такой аутентичности был признан Японией. Статистика показывает, что Япония является наиболее развитой страной с точки зрения безопасности дорожного движения, особенно благодаря национальному надзору за обеспечением безопасности дорожного движения. В Японии эффективное внедрение документов долгосрочного планирования, в том числе в рамках Общей системы управления дорожным движением (UTMS), значительно повысило безопасность. Ведущими силами системы присвоения имен являются предотвращение несчастных случаев, своевременное реагирование.

Израиль, Канада, Республика Корея, Австралия и некоторые европейские страны, которые продолжают внедрять инновационные цифровые технологии, будь то в автомобильном оборудовании или различных других механизмах, для обеспечения безопасности, уменьшения препятствий

---

<sup>58</sup> Золотарь К.В. Сравнительно-правовой анализ зарубежного уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Цифровая наука. 2020. № 4. С. 155–162.

на дороге и уменьшения опасных явлений на дороге в часы наиболее активного движения (часы пик).

Некоторые достижения в этом направлении принадлежат Китаю. Среди них точка зрения Конфуция актуальна и сегодня. Основной причиной несоблюдения каких-либо правил является отсутствие высоких моральных качеств как идеального образа жизни, а социально полезное поведение является основой для предупреждения преступности. В результате анализа был сделан вывод о том, что решение вопросов безопасности дорожного движения является одним из национальных приоритетов. Это должно особенно отразиться на качестве дорожного покрытия, поскольку качество дорожного покрытия оказывает значительное влияние на безопасность и снижение смертности. В Российской Федерации эти вопросы вызывают особую озабоченность и требуют практических мер.

Так Буэнос-Айрес разработал план безопасности дорожного движения в городах<sup>59</sup>, который основан на опыте, накопленном в ходе экспериментов по реконструкции улиц, а также на соблюдении таких показателей, как уровень ношения шлема, уважение к пешеходам и вождение в нетрезвом виде.

В плане определены цели, и создан Центр мониторинга безопасности дорожного движения для сбора и публикации данных об авариях. Согласно базе данных об авариях и поведении водителей, были выявлены определенные группы участников дорожного движения, подверженных более высокому риску. Пешеходы – вторая группа с наибольшим количеством несчастных случаев и серьезных травм после мотоциклистов.

Для дорог, на которых наблюдалось наибольшее количество смертей, были приняты меры по сокращению числа столкновений автобусов с

---

<sup>59</sup> Гордеева А.Д. О некоторых подходах безопасной системы в рамках реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020) // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: Сорокинские чтения. СПб., 2021. С. 590–594.

пешеходами путем выделения зон быстрого автобусного транспорта. Во-первых, установлен замедлитель скорости. Во-вторых, штрафы налагаются на водителей автобусов, нарушающих правила дорожного движения, а водители, нарушающие ограничения скорости или не останавливающиеся на светофоре, лишаются права управлять автобусами<sup>60</sup>.

В столице и крупнейшем городе Аргентины Буэнос-Айресе улицы и дороги значительно улучшены в рамках стратегии рациональной городской мобильности. План рациональной мобильности города направлен на повышение доступности и приоритетности общественного и немоторного транспорта. Зоны повышенного риска были выявлены во всех районах города, и целью его реконструкции является повышение безопасности дорожного движения.

Лондон – один из городов, который поставил перед собой амбициозные цели в области безопасности дорожного движения на долгие годы. Транспортная стратегия мэра, опубликованная в 2018 г., предусматривает снижение числа смертей или серьезных травм на улицах Лондона к 2041 г. до нуля. Цель – обеспечить, чтобы к 2030 г. никто не погиб в ДТП с участием лондонских автобусов.

План ликвидации всех несчастных случаев со смертельным исходом и серьезных травм основан на общем видении безопасности дорожного движения и активной мобильности – предотвращении использования автомобилей на улицах Лондона. С этой целью план фокусируется на источниках дорожных опасностей для пешеходов и велосипедистов, таких как скорость и видимость транспортных средств.

Стратегия лондонского плана основана на понимании источников дорожных опасностей. Учитываются все элементы безопасной транспортной системы – скорость, дизайн улиц, транспортные средства, поведение и

---

<sup>60</sup> Гавренков В.В. О концепции «безопасной системы» в Швеции // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1(4). С. 91–96.

реакция после аварии. В рамках этого комплексного подхода повышение безопасности транспортных средств было признано одним из наиболее важных результатов плана.

Корпорация разработала Стандарт безопасности автобусов, который определяет правила безопасности, которым должны соответствовать все новые лондонские автобусы с конца 2018 г. Стандарт включает в себя такие технологии, как интеллектуальная помощь при определении скорости транспортного средства и автоматическое экстренное торможение, улучшение прямого и периферийного зрения водителей, системы для предотвращения ошибок при торможении водителей и неуправляемых автобусов, а также визуальные и звуковые оповещения.

Примеры исследований нашей страны и зарубежных стран иллюстрируют различные методы, используемые для лучшего понимания и предотвращения серьезных аварий в городах.

Положительный опыт должен включать необходимость сбора и анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях, обеспечения соблюдения ограничений скорости, внедрения более безопасного дизайна улиц, а также прогнозирования и предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Каждое из этих исследований объясняет лучшие практики в одной или нескольких рассматриваемых областях.

В центре внимания содействия безопасности дорожного движения находится образование в области дорожного транспорта (дисциплина и культура) и образование в области дорожного транспорта для участников дорожного движения.

Эта разница в направлении объективно обусловлена несколькими причинами, одна из которых заключается в том, что всегда необходимо учитывать целевую аудиторию (группу), поскольку взрослые, в том числе профессиональные водители с богатым жизненным опытом, могут игнорировать данное обстоятельство.

Для рассматриваемой темы основной целью образования в области автомобильного транспорта является не простой призыв к дисциплине,

а формирование устойчивого способа взаимодействия с окружающей средой, результатом которого является безопасное и уважительное поведение в социальной жизни, такой как транспорт.

Пропаганда безопасного поведения на дороге – это своего рода социальная реклама. Поэтому, как и любая реклама, ее основная задача – представить материал таким образом, чтобы пользователь (участник дорожного движения) чувствовал и относился к этому материалу как к его владельцу, а также включить его в свои текущие и будущие жизненные цели, мысли и отношения.

Для достижения этих целей в обычной рекламе существует по крайней мере две возможности для первоначального появления или активации квази-спроса (требуется продукт). Один из них заключается в том, чтобы опираться на существующие потребности и усиливаться в направлении ожидаемых квазипотребностей. Второе проявляется в прямом вызове этой потребности<sup>61</sup>.

При формировании социальной рекламы о безопасности дорожного движения мы видим, что существуют значительные различия в исходных психологических принципах. В отличие от рекламы определенных продуктов, этот тип рекламы не может полагаться на привлекательность соотношения затрата-эффективность, которое определенно найдет отклик у получателя и таким образом обратит внимание на конкретные потребности получателя. Дело в том, что потребность в безопасности не является основой для того, чтобы участники дорожного движения управляли своим поведением.

Любое поведение, которое так или иначе активно участвует в дорожном движении, приведет к трансформации наиболее распространенной основной мотивации безопасности в других сферах жизни в обычную потребительскую мотивацию, вступая в дорожные отношения, его участ-

---

<sup>61</sup> Марокко О.О. Отдельные социально-психологические аспекты эффективности просвещения и пропаганды безопасного поведения на дорогах // Современная наука. 2021. № 3.

ники делают это не для борьбы с опасностью или предотвращения ее возникновения, а для перемещения к желаемому месту назначения.

В этом случае в сознании цели публичности происходит борьба между мотивацией успешного достижения цели кампании и мотивацией избежать несчастья.

Принимая во внимание вышеизложенное, простое и понятное обращение к безопасности дорожного движения является недействительным, поскольку оно не учитывает иерархию устойчивых потребностей, определяющих личное поведение, в том числе в процессе дорожного движения. Иерархия потребностей, которая важна для реального поведения, всегда зависит от изменчивости обстоятельств и потребностей или мотиваций между индивидами.

Безопасность дорожного движения и личная свобода граждан (специфическая тема дорожного движения) часто конфликтуют, и одна из задач социальной рекламы на тему безопасности дорожного движения – учитывать психологию мотивации, чтобы закрепить в сознании, что свобода каждого заканчивается там, где она начинает причинять боль другим.

Невозможно полностью согласиться с мнением некоторых авторов, которые считают, что перевод требований правил дорожного движения Российской Федерации на более понятный язык (без изменения смысла фразы) может стать эффективным приемом подачи социальной рекламы безопасности дорожного движения<sup>62</sup>.

Также недостаточно эффективно предотвращать административные нарушения, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям, публиковать статистику об уровне травматизма на дорогах и показывать видеоролики о последствиях аварий<sup>63</sup>.

---

<sup>62</sup> Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология. 2011. № 2.

<sup>63</sup> Дерюга А.Н. Профилактика и предупреждение административных и иных правонарушений: Теоретико-прикладные сходства и отличия // Административное право и процесс. 2016. № 10.

Эти технологии помогают донести определенную информацию до получателя, но они не формируют у него сознательной потребности соблюдать правила дорожного движения (далее – правила дорожного движения или правила), не оказывают надлежащего влияния на его юридическое образование и мало влияют на непосредственную мотивацию субъекта дорожного движения, его модель поведения и изменение психологической установки на законопослушное поведение, которая была сформирована.

Чтобы добиться более успешного представления, содействие безопасности дорожного движения должно в первую очередь учитывать дифференцированную структуру мотиваций и поведения различных групп участников дорожного движения и рассматривать участие в дорожном движении как поведение в условиях риска.

Чтобы добиться успеха, публичность должна придать общественному спросу на поведение в области безопасности дорожного движения важность личного квази-спроса, который подчинен более высокому спросу на достижение цели. Безопасность не может быть навязана участникам дорожного движения, она может быть внедрена в сознание только для того, чтобы реализовать доминирующие личные интересы субъекта.

Проблема также заключается в том, что, хотя нарушения правил дорожного движения носят двоякий характер (как индивидуальное, так и социальное явление), все общество и его отдельные лица часто рассматривают эти события только лично в своей повседневной жизни. Поэтому при совершении любого дорожно-транспортного происшествия всегда есть очевидный виновник, который нарушил правила дорожного движения и является плохим водителем или пешеходом.

В то же время отдельные лица (получатели рекламы) не будут ассоциировать себя с группой людей, которые не соблюдают или не знают правил дорожного движения и ведут себя ненадлежащим образом на дороге. Следовательно, именно поэтому прямые призывы участников целевой группы безоговорочно соблюдать правила часто не достигают своих

целей, потому что конечные пользователи считают, что они напоминают людям действовать осторожно на пути, который субъект-получатель не думает о себе.

Точно так же это не всегда решает задачи, например, прямые и публичные призывы к воздержанию от алкоголя и запрещенных веществ, нацеленные на целевые группы, которые изначально непригодны для дорожного движения (люди, склонные к употреблению алкогольных напитков, запрещенных соединений). Здесь можно получить неприятный побочный эффект действий, которые оправдывают членов других групп из разряда личных рассуждений – здесь плохие парни пьют и садятся за руль, а я просто иногда превышаю скорость.

Здесь мы видим своего рода стабильность в обществе и его отдельных лицах, которые получили призывы не предпринимать действий, которые могут представлять угрозу безопасности дорожного движения.

В тоже время эта повседневная интерпретация индивидуализма показывает с точки зрения предмета, что роль, которую человек может играть в этих социальных отношениях, стремится к равновесию и снимает с себя ответственность, возлагая надежду только на государственные институты, они проявляют инициативу в принятии необходимых решений, даже если это обязательно.

Каждая новая мера, принимаемая государством для повышения безопасности дорожного движения, особенно те, которые связаны с усилением контроля и ужесточением санкций, сначала создают очевидное негативное отношение среди большинства населения и ущемляют личную свободу отдельных лиц. Затем, в большинстве случаев, личная свобода меняется в позитивном и приемлемом направлении и играет важную роль в процессе интеграции в повседневное сознание.

Чтобы эффективно достичь цели снижения дорожно-транспортного травматизма на дорогах Российской Федерации, необходимо изменить сознание каждого и установить фатальную неизбежность аварий, поскольку люди нуждаются в таком личном поведении, которым будут

руководствоваться для достижения общественной цели – безопасности дорожного движения.

Если мы проведем сравнительный семантический анализ, то увидим, что коммерческая реклама всегда несет в себе полностью позитивный посыл, в то время как социальная реклама в области безопасности дорожного движения в России фокусируется на гораздо менее радостных аспектах, чтобы придать этому явлению общественную значимость. В большинстве случаев его заявленной целью является защита граждан от негативного события – дорожно-транспортного происшествия, которое, естественно, вызывает крайне неприятные ассоциации.

Некоторые авторы ранее указывали в своих работах, что публичная деятельность – это специально организованное психологическое воздействие, направленное на формирование общих интересов, взаимопонимания и общественного восприятия законопослушного поведения<sup>64</sup>.

Учитывая современные эмпирические исследования, представляется перспективным использовать социальную рекламу в области безопасности дорожного движения в качестве руководства для формирования социального самоописания и в качестве одного из важнейших источников формирования социальных норм и ценностей.

Более того, социальное самописание следует понимать как самую широкую практику производства знаний – философские размышления, научные исследования, художественное творчество, а также повседневные оценки, банальности и банальности, связанные с повседневным сознанием<sup>65</sup>. Это сложный, долгосрочный процесс, далекий от единого компонента, затрагивающего многие сферы общества, в котором, помимо использования накопленного мирового опыта, процесс далек от единого компонента, затрагивающего многие сферы общества.,

---

<sup>64</sup> Ищенко С.А., Евенко С.А. К вопросу о деятельности ГИБДД по пропаганде дорожного движения // Общество и право. 2014. № 4(50).

<sup>65</sup> Марокко О.О. Социальные самописания в современном Российском обществе: автореф. дис. ... канд. филос. наук. Ставрополь, 2017.

Таким образом, представляется, что наиболее эффективной, правильно принятой и понятой будет такая социальная реклама по тематике безопасности дорожного движения, которая предложит индивиду-участнику дорожного движения новые возможности в организации значимого для него личного актуального жизненного пространства в системе дорожного движения. Эффективная пропаганда безопасности дорожного движения должна дать возможность субъекту осознать свою личную причастность и взаимосвязь между частным случаем его индивидуального поведения на дороге и надежностью всей системы жизнеобеспечения.

#### **4.4. Деятельность ГИБДД МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения**

После Великой Отечественной войны многие автомобили и мотоциклы поступили в народное хозяйство из армии. Небольшой штат дорожной милиции не мог эффективно противостоять увеличению числа аварий на дорогах.

Министерство внутренних дел Советского Союза сформулировало меры по совершенствованию структуры дорожной полиции, укреплению дорожной полиции квалифицированными кадрами и внедрению новейших научных результатов в практику ее работы. Усилилось взаимодействие между дорожной милицией и населением, развился институт групп бдительности.

Для успешной работы инспекторов дорожная милиция получила новое современное оборудование, внедрила специальное оружие, передовые формы и методы работы, а также уделила особое внимание работе с детьми. В середине 1950-х гг. руководство страны впервые решило широко применить научные методы для достижения безопасности дорожного движения. В 1954 г. в Институте криминологических наук (НИИК) Министерства внутренних дел Советского Союза был организован отдел безопасности дорожного движения, задачей которого было всестороннее

изучение причин и условий дорожно-транспортных происшествий и выработка рекомендаций по созданию наилучшей модели для обеспечения безопасности дорог страны.

Сотрудникам ГИБДД были предоставлены новые возможности: им было предоставлено право лишать водителей водительских прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии, а также запрещать людям, которые управляют автомобилем, управлять автомобилем без водительских прав.

Деятельность дорожной полиции и их сотрудников все больше регулировалась. В 1960 г. были сформулированы и утверждены новые «Правила дорожного движения в советских городах, поселках и на дорогах», и их юрисдикция была распространена на весь Советский Союз, что сделало его первым общесоюзным статусом правил дорожного движения, а «Правила Министерства общественного порядка РСФСР» учитывают положения Венской конвенции и международные требования в области безопасности дорожного движения. Значительно улучшен правовой статус дорожной милиции; законодательно закреплена организация Национального бюро дорожной инспекции и все сферы деятельности.

Централизация сферы безопасности дорожного движения получила широкое внимание. В Советском Союзе было введено водительское удостоверение единого образца, и его форма выдавалась централизованно; были установлены правила прохождения квалификационного испытания; были сформулированы единые правила регистрации и учета автотранспортных средств. Предусмотрены подробные правила проведения технических осмотров, учета дорожно-транспортных происшествий и присвоения квалификации водителям автотранспортных средств и городского электротранспорта<sup>66</sup>.

В 1970-х гг. высоко ценилось усиление мер безопасности дорожного движения. Постановлением Совета Министров Советского Союза

---

<sup>66</sup> История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России / М.Б. Афанасьев, Л.А. Кочетов, Б.В. Россинский и др. М., 1996. С. 12.

Совету Министров Союзных и Автономных Республик, областным и областным исполнительным комитетам предписывалось создавать комиссии в случае несчастных случаев с тяжелыми последствиями со смертельным исходом, определять причины и условия, приведшие к этим происшествиям, и принимать меры воздействия.

Была создана Всероссийская добровольная ассоциация водителей (ВДОАМ), основной задачей которой является предотвращение несчастных случаев среди автовладельцев. Важно отметить, что для более безопасной езды для водителей впервые было принято решение оборудовать легковые автомобили ремнями безопасности, а позже было принято решение о принудительном использовании ремней безопасности на передних сиденьях этих транспортных средств. Под руководством Министерства внутренних дел Советского Союза был создан комитет по обеспечению безопасности дорожного движения, который был координатором соответствующей деятельности различных министерств, ведомств и других организаций.

В период реформ существовала настоятельная необходимость в реформировании национальной системы инспектирования дорожного движения. Это было связано со снижением эффективности деятельности этих подразделений, что проявляется в постоянном росте количества совершенных дорожно-транспортных происшествий.

Постановлением от 14.03.1988 № 336 Совета Министров Советского Союза «О мерах по обеспечению безопасности автомобильных и железнодорожных перевозок» был установлен комплекс мер по внедрению новейших технологий в области организации, контроля и надзора за дорожным движением, обеспечению их безопасности и снижению количества дорожно-транспортных происшествий, главным образом за счет профилактических влияние на факторы, определяющие эти негативные явления в транспортной сфере. Были разработаны технические средства для мониторинга систем наблюдения за дорожным движением, оборудования и оборудования, обзора и регистрации. Для решения задачи повышения

эффективности надзора за дорожным движением в Институте Министерства внутренних дел Советского Союза была создана научно-исследовательская лаборатория. Увеличение интенсивности и важности дорожного движения потребовало создания научно-исследовательского центра безопасности дорожного движения (ВНИЦБД) Министерства внутренних дел Советского Союза.

Распад Советского Союза привел к кардинальным изменениям в организации национальной правоохранительной системы<sup>67</sup>.

Поэтому на ранних этапах социального развития начала осознаваться необходимость регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности и безопасности его участников.

Принятие эффективных законодательных и организационных мер в этой области во многом обусловлено условиями естественного развития сферы дорожного движения, а именно ростом автопарков и увеличением участия людей в качестве различных участников дорожного движения. С начала девятнадцатого века до первой половины 1920-х гг. меры в этом отношении не были последовательными и не были связаны с централизованным подразделением, специализирующимся на деятельности в области безопасности дорожного движения. Однако метод проб и ошибок все же привел к положительному результату: было создано бюро по надзору за дорожным движением, вобравшее в себя все полномочия и деятельность в области безопасности дорожного движения. Можно сказать, что администрация по надзору за транспортом, созданная около 85 лет назад, является гарантом безопасности дорожного движения<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> Нижник Н.С. Полицейская система как элемент механизма реализации правоохранительной функции государства / Совершенствование законодательства о полиции и полицейской деятельности: материалы Всерос. научно-практ. конф. Омск, 2016. С. 21–27

<sup>68</sup> Квитчук А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения: основные этапы институционализации в России // Вестник СПб. университета МВД России. 2021. № 2(90).

Статистика показывает, что последствия нарушений правил дорожного движения не только негативно сказываются на материальных ресурсах страны, но и влияют на жизнь людей<sup>69</sup>. За ноябрь 2020 г. на территории Российской Федерации произошло 131 776 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 14 587 человек и 166 285<sup>70</sup> получили ранения.

Из-за нарушений участниками дорожного движения административного и деликтного законодательства было вызвано большое количество дорожно-транспортных происшествий, приводящих к человеческим жертвам, неуважению к другим участникам дорожного движения, несоблюдению общих поведенческих культурных правил и принципов законопослушания, а также отсутствию четкого понимания поведения при управлении транспортными средствами.

Поэтому, причины дорожно-транспортных происшествий включают дисциплину, сдержанность и внимание. Это лишь подтверждает необходимость формирования единой национальной политики в области безопасности дорожного движения, включая разработку и применение системы мер, направленных на повышение уровня правосознания и правовой культуры участников дорожного движения.

В целях реализации задач, стоящих перед органами государственного надзора за дорожным движением, в целях повышения правовой осведомленности и уровня правовой культуры участников дорожного движения, эффективного предотвращения нарушений правил дорожного движения, а также совершенствования его деятельности по предотвращению

---

<sup>69</sup> Марина М.П. К вопросу об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности // Административное и муниципальное право. 2018. № 9. С. 43–48.

<sup>70</sup> Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 20.10.2022).

дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий Приказом МВД России от 29.12.2018 № 903 утверждено Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения<sup>71</sup>.

Поскольку публичность в широком смысле понимается как влияние на мыслительный процесс с помощью различных инструментов, эти инструменты могут изменять общественное сознание и формировать новые модели поведения и институты гражданского общества, пропаганда безопасности дорожного движения может быть описана как распространение информации, связанной с соблюдением правил дорожного движения, обеспечением безопасности дорожного движения, толкованием нормативных законов и правила, а также регулирующие поведение участников дорожного движения<sup>72</sup>. Технические требования к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, своевременное информирование населения о происшествиях в сфере дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации<sup>73</sup>.

---

<sup>71</sup> 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 29.12.2018 № 903. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>72</sup> Лохбаум В.А. Госавтоинспекция как основной субъект деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1.

<sup>73</sup> Лохбаум В.А. Содержание информационно-разъяснительной работы в административно-правовой деятельности Госавтоинспекции // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2019. № 4–2. С. 130.

Основными направлениями деятельности, осуществляемой инспекцией дорожного движения в целях повышения безопасности дорожного движения, являются:

– меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий с целью снижения тяжести их последствий, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма;

– распространение информации об условиях безопасности дорожного движения среди населения, в том числе посредством использования информационных и телекоммуникационных сетей Интернета;

– воспитание осведомленности среди участников дорожного движения, высокую степень культуры дорожного движения, уважение к другим участникам и устанавливать доверительные отношения между сотрудниками отдела ГИБДД;

– формирование дисциплины у участников дорожного движения, ответственное поведение на дороге<sup>74</sup>.

В целях реализации комплексных мер, связанных с пропагандой дорожного движения, и убеждения граждан в преимуществах правового поведения и недопустимости противоправного поведения, подразделения дорожной полиции должны организовать системное взаимодействие между всеми участниками дорожного движения и тесно сотрудничать с административными органами, органами местного самоуправления, образованием, общественными организациями, медицинскими учреждениями и, конечно же, средствами массовой информации.

В целях повышения безопасности дорожного движения необходимо использовать телевидение, радио, инновационные технологии, особенно возможности информационных порталов, Интернет и текстовые сообщения,

---

<sup>74</sup> Лохбаум В.А. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции как эффективное средство административно-правового воздействия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Труды Академии управления МВД России. 2020. № 1(53). С. 19–20.

которые содержат информацию, направленную на повышение правовой культуры людей и образование в области дорожного транспорта.

Государственное управление по надзору за транспортом осуществляет меры, связанные с повышением безопасности дорожного движения, на основе принципов науки, эффективности, специфичности, агрессивности и доступности.

Научные принципы включают применение современных научных знаний, методов и достижений транспортной инспекции для обеспечения безопасности дорожного движения и максимального повышения осведомленности людей в этой области.

Принцип эффективности публичности связан с необходимостью своевременного осуществления мер публичности, направленных на эффективную безопасность дорожного движения, которые должны быть соизмеримы с меняющейся ситуацией в этой области.

Условием принципа конкретности является необходимость осуществления конкретных практических действий на основе устойчивой теории, практических знаний и достоверной статистической информации.

Наступательный принцип пропаганды связан с формированием устойчивого негативного отношения населения (участников дорожного движения) к нарушениям в сфере дорожного движения, формированием тенденции к поощрению соблюдения правил дорожного движения и нетерпимости к связанным с этим нарушениям.

Принцип публичной доступности гласности означает понятность доведения информации о вопросах безопасности дорожного движения до всех категорий участников дорожного движения.

Безусловно, проведение мероприятий, связанных с повышением безопасности дорожного движения, определяет необходимость их финансирования, которое осуществляется за счет средств Министерства внутренних дел России, федеральных, региональных и муниципальных планов обеспечения безопасности дорожного движения, ассигнований федерального, регионального и муниципального бюджетов.

Основными направлениями деятельности отдела пропаганды являются:

1. Осуществлять интерпретацию населению содержания нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения. Целью данного направления является предотвращение дорожно-транспортных происшествий и формирование высокого чувства ответственности и дисциплины у участников дорожного движения.

2. Предоставлять участникам дорожного движения целенаправленную информацию о необходимости соблюдения правил дорожного движения и информировать общественность о количестве, причинах и проблемах, связанных с безопасностью дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий.

3. При участии средств массовой информации, блогов, национальных и общественных организаций, а также представителей ассоциаций, заинтересованных в надлежащей безопасности дорожного движения, непосредственно осуществляются профилактические меры по сокращению числа дорожно-транспортных происшествий и снижению уровня дорожно-транспортного травматизма.

4. Формировать и укреплять доверие и авторитет участников дорожного движения к работе подразделений ГИБДД. Ознакомить общественность с вопросами, связанными с безопасностью дорожного движения.

Для выполнения задач, предусмотренных в этой области деятельности, инспекция дорожного движения должна:

– максимально полно информировать общественность о деятельности национальной дорожной инспекции по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, расследованию и пресечению административных преступлений, деяний, наказуемых уголовным наказанием, и осуществлению профилактических мер среди детей и подростков;

– оказывать содействие средствам массовой информации в освещении вопросов, связанных со сферой деятельности дорожной инспекции;

– анализировать информацию об условиях дорожного движения (включая статистику дорожно-транспортных происшествий и преступлений в этой области) с целью выработки рекомендаций по совершенствованию деятельности национальных подразделений дорожной инспекции; привлекать общественные организации к мероприятиям, связанным с предотвращением дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортного травматизма среди детей.

Подразделения дорожной полиции проводят мероприятия, связанные с повышением безопасности дорожного движения, в следующих формах и методах:

1) организовывать и проводить массовые мероприятия (пробеги автомобилей, мотоциклов, велосипедов, викторины, выставки, конкурсы, соревнования, флешмобы);

2) распространять среди населения брошюры и другие печатные материалы по вопросам безопасности дорожного движения;

3) организовать и провести конкурс на лучшие печатные издания, отражающие новейшую информацию в области безопасности дорожного движения;

4) оказывать консультационную помощь и сотрудничество в подготовке печатных изданий и видеопродукции по вопросам безопасности дорожного движения;

5) использовать потенциал средств массовой информации, сувенирной продукции и печатных брошюр для проведения социальной рекламы с целью привлечения внимания людей к проблемам в области безопасности дорожного движения;

6) организовывать голосовые обращения в общественных местах, видеотрансляции с участием людей в дорожном движении, о необходимости соблюдения правил дорожного движения;

7) проводить диалоги и лекции с общественностью о недопустимости нарушений правил дорожного движения;

8) организация, проведение и участие в научных конференциях и круглых столах по вопросам безопасности дорожного движения;

9) анализировать существующий опыт, разрабатывать и использовать новые формы и методы, связанные с повышением безопасности дорожного движения.

Поэтому в деятельности, связанной с повышением безопасности дорожного движения и предотвращением нарушений правил дорожного движения, основная роль принадлежит именно различным подразделениям дорожной инспекции. Этим подразделениям необходимо в полной мере использовать возможности в своей деятельности для проведения профилактической работы и содействия безопасности дорожного движения, позволяя формировать новые методы его содержания.

#### **4.5. Совершенствование деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения в деятельности ГИБДД МВД России**

Государство обеспечивает безопасность дорожного движения с помощью правоохранительной деятельности, которая призвана обеспечить надлежащее соблюдение и исполнение законов и нормативных актов в области дорожного движения, а также оказывать непосредственное управленческое влияние на движение автотранспортных средств.

Процесс обеспечения правопорядка и безопасности дорожного движения на автодороге, а также правоприменительная практика и контрольно-надзорная деятельность неразрывно связаны с информационной, рекламной и агитационной деятельностью<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> Петрова Л.Р. Влияние информационно-пропагандистских материалов по безопасности дорожного движения на различные социально-возрастные группы населения // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2018. № 2. С. 172–174.

В настоящее время необходимо усилить меры, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе путем правового содействия безопасности дорожного движения, а также на законодательном уровне определить концепцию, содержание, форму и методы пропагандистской деятельности, чтобы сделать аварийную ситуацию на дорогах Российской Федерации убедительной.

В целом безопасность дорожного движения рассматривается как система условий, атрибутов, условий и элементов дорожного движения, которые регулируются законом и призваны обеспечить защиту жизненно важных интересов отдельных лиц, общества и страны изнутри и снаружи.

Любой вид безопасности обеспечивается на основе связи с отношениями, возникающими в сфере осуществления государственной власти. В этом исследовании необходимо использовать аппарат общей теории управления, который сформулировал предварительные положения, направленные на определение деталей управления в конкретных сферах общества.

Безопасность и ее обеспечение взаимосвязаны, и их сосуществование является примером поддержания стабильного состояния дорожного движения. Минимизация негативных последствий дорожно-транспортных происшествий является целью государства и органов государственной власти. При осуществлении мер безопасности дорожного движения приоритетной задачей является защита людей от опасностей и угроз, которые могут нанести значительный ущерб жизни и здоровью людей и их жизненно важным интересам.

Одной из форм реализации национальной политики в области безопасности дорожного движения является предупреждение и предотвращение дорожно-транспортных происшествий. В то же время профилактика включает в себя не только устранение причины аварии и тяжести ее последствий, но и уменьшение влияния различных факторов, которые могут вызвать аварию.

Стоит отметить, что на нарушениях безопасности дорожного движения может серьезно сказаться низкая дисциплина дорожного движения всех участников дорожного движения.

Чтобы предотвратить рост числа дорожно-транспортных происшествий, государство создало специальную систему безопасности дорожного движения, особенно в отношении административных законов, гражданских законов и уголовных законов и нормативных актов, нарушающих правила дорожного движения. Кроме того, механизм неизбежного принятия ответственности за то, что делается, помогает обеспечить безопасность.

Поэтому безопасность дорожного движения является важной частью национальной безопасности и неотъемлемой частью современного общества, в котором автомобили перестали быть роскошью и стали транспортом, экономящим время. В некоторых случаях обеспечение безопасности дорожного движения в рамках обеспечения национальной безопасности является основной и целенаправленной деятельностью государства и муниципальных учреждений осуществлять меры, направленные на достижение состояния защиты участников дорожного движения, что требует защиты всей страны.

Как упоминалось выше, обеспечение безопасности дорожного движения – это трудоемкий и сложный процесс, осуществляемый большим количеством субъектов. Однако для того, чтобы рассматриваемые мероприятия были эффективными и результативными, необходимо использовать различные методы и приемы, позволяющие при наиболее разумной организации дорожного движения избежать нежелательных последствий<sup>76</sup>.

В качестве правового способа обеспечения безопасности дорожного движения, считаем: разработку и внедрение механизма создания конкретных

---

<sup>76</sup> Жбанова С.А. Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства // Современная наука. 2021. № 5.

задач для субъектов Российской Федерации, направленных на снижение уровня аварийности и введение ответственности за их неисполнение; производство серии научно-практических разработок, направленных на определение основных методов исследования для поддержания принятия решений и управления в сфере безопасности дорожного движения, принимая во внимание особенности на федеральном, региональном и местном уровнях, а также формирование механизма комплексной оценки результативности и эффективности существующих программных продуктов.

Основным текущим методом является повышение безопасности дорожного движения.

Научными исследованиями предложен комплекс методов обеспечения безопасности автомобильных дорог при перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов. Данный вид перевозок представляет собой довольно сложный процесс, при котором предъявляются особые требования к соблюдению безопасности дорожного движения. Следует отметить, что несоблюдение водителями установленных требований при перевозке таких грузов может привести к различным видам дорожно-транспортных происшествий. Одним из способов обеспечения безопасности в данном случае (этот метод может быть применен не только к перевозке грузов, но и к осуществлению обычных автомобильных перевозок) являются технические условия перевозки. При перевозке грузов необходимо следить за качеством транспортного средства. Часто именно неудовлетворительное состояние автомобиля приводит к поломке, которая может иметь более серьезные последствия.

В качестве другого метода следует указать на профессиональный опыт водителя. Водители, осуществляющие перевозки, обязаны проходить специальную подготовку или инструктаж, а также курсы вождения в крайних случаях.

Следует также отметить, что в Российской Федерации существуют меры административной и уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения. Эти меры оказывают профилактическое воздействие

на участников дорожного движения и призваны обеспечить безопасность дорожного движения.

Поэтому в Российской Федерации существуют методы и приемы, которые влияют на правосознание участников дорожного движения и помогают обеспечить безопасность дорожного движения.

Существующие методы и способы обеспечения безопасности дорожного движения, а также системы субъектов, осуществляющих деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, в определенной степени эффективны: снизилось количество дорожно-транспортных происшествий и количество смертей, вызванных дорожно-транспортными происшествиями. Однако необходимо принять дополнительные меры для усовершенствования существующих методов, чтобы их эффективность и действенность не снижались с течением времени.

В целях повышения безопасности дорожного движения принята Стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018–2024 гг. (далее – Стратегия). Этот нормативный документ является основой для планирования при реализации политики в области безопасности дорожного движения и обеспечивает общий (системный) подход к решению проблемы дорожно-транспортного травматизма. В стратегии учтены рекомендации различных государственных органов, научных и образовательных организаций, а также общественных организаций. Эти рекомендации послужат основой для внесения изменений в нормативные акты с целью улучшения деятельности субъектов обеспечения безопасности дорожного движения.

Особую озабоченность вызывает детский дорожно-транспортный травматизм. Формулировка «по вине ребенка», используемая в статистике, является условной, поскольку понятие «виновный» как правовая категория не распространяется на лиц младше 16 лет. Дорожно-транспортные происшествия, в которых он участвовал, всегда происходили по вине взрослых: они не учили, не следили, были недостаточно внимательны или позволяли игнорировать правила безопасности на дороге.

Современные авторы указывают на необходимость формирования высокого уровня правосознания у участников дорожного движения, что проявляется в уважительном отношении не только к действующему законодательству, но и к самим сотрудникам ГИБДД<sup>77</sup>. Сотрудники Национальной администрации транспортной инспекции должны понимать не только надзорные функции, которые он выполняет в рамках полномочий должностного лица, но и его роль в предотвращении несчастных случаев и привитии безопасного участия в правилах дорожного движения.

Превентивный, а не карательный поведенческий уклон вызовет доверие общественности к полиции. Мы считаем, что положительное воздействие на сознание людей вызовет большее стремление к законопослушному поведению. Именно поэтому целью кампании является установление взаимопонимания между дорожной полицией и участниками дорожного движения<sup>78</sup>.

Важной задачей, стоящей перед сотрудниками дорожной полиции, является умение разъяснять суть правовых норм и последствия игнорирования правил безопасности дорожного движения. Поэтому необходимо уделять серьезное внимание формированию педагогических навыков по пропаганде безопасности дорожного движения среди учащихся образовательных организаций<sup>79</sup>.

---

<sup>77</sup> Овчинникова О.Д. Деятельность подразделений ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения (на примере Алтайского края) // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2017. № 2. С. 17–19.

<sup>78</sup> Головки В.В. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие / В.В. Головки, В.И. Майоров, В. С. Кураков. М., 2009.

<sup>79</sup> Хаметдинова Г.Ф. Пропаганда безопасности дорожного движения в образовательных организациях (на примере Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России) // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1(24).

Определенный вклад в пропаганду безопасности дорожного движения и профилактику детского дорожно-транспортного травматизма внес Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России (далее – ТИПК МВД России, Институт).

В рамках реализации основной программы профессиональной подготовки для сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации впервые проводится обучение правовой информации и базовым знаниям юридического образования. В полевых практических курсах по следующим темам: «Деятельность Государственного управления транспортного надзора по обеспечению безопасности дорожного движения», «Организация полицейской деятельности в образовательных организациях» и внедрение различных форм правовой гласности.

К ним относятся удерживающие действия («безопасное кресло», «уступи дорогу»), деловые игры, конкурсы, диалоги, помощь в создании уголков правовых знаний, а также предоставление юридических консультаций преподавателям и студентам в государственных учреждениях и учебных заведениях.

С точки зрения безопасности дорожного движения и правового регулирования, необходимо:

- развивать профессиональные способности водителей и пешеходов.
- привлечь внимание общественности к наиболее острым транспортным проблемам и консолидировать усилия администрации и населения для преодоления этих проблем.
- обеспечить реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», всероссийскую рекламу, образовательные мероприятия и конкурсы.
- популяризировать современные знания, технологии и практические навыки для безопасного и комфортного участия в дорожном движении среди активного населения.

Средства для достижения целей:

– постоянное информационное воздействие организации на участников дорожного движения направлено на формирование принципа личной ответственности каждого гражданина за безопасность дорог.

– проводить систематическое взаимодействие с районными и муниципальными административными органами, медицинскими учреждениями, наукой, образованием и культурой, общественными организациями, молодежными профессиональными и творческими объединениями, средствами массовой информации для предотвращения несчастных случаев и дорожно-транспортного травматизма.

– систематически отслеживать динамику дорожно-транспортных условий на дорогах, выявлять отличительные территориальные причины, условия, места и последствия дорожно-транспортных происшествий, а также составлять ежемесячную новостную информацию о безопасности дорожного движения для региональных СМИ, департаментов образования и региональных комитетов.

– координировать и контролировать взаимодействие между территориальным отделом профилактики ГБУ «Безопасность дорожного движения» и административными органами, правительством, Комитетом по безопасности дорожного движения, средствами массовой информации и общественностью;

– участвовать в разработке концепций и проектов целевых общественных акций и мероприятий, направленных на предотвращение потенциально опасных действий участников дорожного движения определенных обществ и возрастов;

– формулировать планы общественной деятельности, публиковать рекламные и информационные материалы в средствах массовой информации, контролировать сроки и качество исполнения;

– составление публикаций, фотографий, видеокассет, текстов радиопередач и аналитических обзоров для национальных и региональных средств массовой информации, телекомпаний и радиостанций;

– поддерживать взаимодействие между ГБУ «Безопасность дорожного движения» и государственными и общественными учреждениями, ответственными за обеспечение безопасности дорожного движения, организацию, контроль и управление;

– разработка и реализация программ по вовлечению молодежи в систематические спортивные, творческие и благотворительные акции, направленные на пропаганду безопасного образа жизни, чуткого и доброжелательного отношения к молодым участникам дорожного движения, водителям и пешеходам с ограниченными возможностями;

– разработка и реализация масштабных печатных изданий, видеороликов, интернет-проектов, сцен публичных мероприятий, музейных экспозиций, связанных с деятельностью ГБУ «БДД», ГИБДД МВД, ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности»;

– обеспечить позитивное информационное взаимодействие между ГБУ «Безопасность дорожного движения» и средствами массовой информации в реализации федеральных и республиканских планов обеспечения правопорядка, планов повышения безопасности дорожного движения, молодежной политики и целей и задач в области здравоохранения.

Взаимодействовать с ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» по организации курсов повышения квалификации для учителей дошкольных образовательных учреждений, учителей начальных классов общеобразовательных учреждений и сотрудников отдела профилактики ГБУ «Безопасность дорожного движения» с целью информирования: современных образовательных технологий, обучения правилам безопасного поведения на дороге детей дошкольного и младшего школьного возраста; современных технологий для обеспечения безопасности жизни на дороге; изменения в законодательстве и современной правоприменительной практике в сфере транспорта.

Некоторые исследователи предлагают внедрение современных методов управления дорожным движением, особенно элементов искусственного интеллекта. Это также может включать разработку систем видеонаблюдения и камер для фиксации преступлений.

Другое предложение состоит в том, чтобы обязать водителей использовать светоотражающую одежду во время аварийной парковки в ночное время. Это предложение в настоящее время регулируется правилами дорожного движения Российской Федерации, которые предусматривают, что водители должны носить жилеты при парковке в ночное время, а пешеходы должны носить жилеты при переходе дороги вне населенных пунктов (в населенных пунктах рекомендуется использовать световозвращающие элементы). Нет никаких сомнений в том, что соблюдение этих требований должно обеспечить сокращение числа дорожно-транспортных происшествий в ночное время.

В целях повышения безопасности дорожного движения необходимо реформировать систему подготовки водителей, эффективнее проводить обучение и экзамены водителей, усилить контроль за техническим состоянием автомобилей (с обязательными фото- и видеозаписями для технических осмотров).

Благодаря интенсивному развитию информационных систем различного назначения, включая предоставление информационной поддержки дорожной инспекции, можно повысить эффективность и результативность обеспечения безопасности дорожного движения.

Также рекомендуется создать единственное национальное агентство (министерского уровня), занимающееся вопросами безопасности дорожного движения в России, и дорожно-транспортную систему как единый механизм, в котором различные компоненты являются частью единого целого и влияют друг на друга; укреплять культуру вождения путем повышения безопасности дорожного движения.

Следует отметить, что безопасность дорожного движения имеет большое значение для обеспечения качества и уровня жизни населения, успеха национальной демографической политики, а также защиты жизни и здоровья граждан. Нынешняя ситуация с высоким уровнем дорожно-транспортных происшествий подчеркивает важность и специфику мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Безопасность на транспорте является одной из важных составляющих национальной безопасности Российской Федерации, поэтому безопасность дорожного движения в этом отношении является важным аспектом национальной политики.

Обеспечение безопасности дорожного движения рассматривается как целенаправленная, системная и межведомственная деятельность национальных органов власти и органов местного самоуправления в сотрудничестве с институтами гражданского общества по реализации правовых, организационных, социально-экономических, информационных и других мер, направленных на защиту участников дорожного движения от риска аварий и их последствий.

В Российской Федерации существует определенная субъектная система, которая осуществляет деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. Помимо государственных учреждений, в этой деятельности могут участвовать и обычные граждане. Только совместными усилиями можно обеспечить максимальную безопасность.

Обеспечение безопасности дорожного движения с помощью набора методов и приемов, оказывающих информационное и юридическое воздействие на участников дорожного движения. Наиболее жесткими являются административные и уголовные методы обеспечения безопасности. Административные и уголовные наказания применяются в случае нарушения правил дорожного движения Российской Федерации и оказывают достаточно сильное профилактическое действие.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Органы безопасности дорожного движения имеют долгую историю становления и развития. С появлением автомобилей необходимость в автоинспекции росла постоянно. В наше время органы ГИБДД как в России, так и в зарубежных странах, прошли значительный этап развития, когда основные институты уже сформированы в том виде, в котором они функционируют наиболее эффективно.

Вопрос остается лишь в нормативном регулировании. В процессе данной научной работы мы разобрали основные законодательные акты России и стран ближнего зарубежья, выявили ряд проблем в организации деятельности ГАИ и ДПС ГИБДД, что полностью удовлетворяет цели исследования.

Более того, был предложен вариант унифицированного кодекса, который значительно бы разгрузил нормативную базу в сфере дорожного движения, укрепил бы международное взаимодействие в данной сфере. Данный кодекс основан на данных, полученных при сравнительно-правовом анализе нормативных актов России, Украины, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана и Грузии.

Конечно, теоретическое понимание законодательства в области безопасности дорожного движения значительно отличается от практического его применения. Тем не менее, используя научные данные, анализ правовой ситуации и статистику, можно и нужно менять дорожную правоохранительную систему к лучшему. Наша же задача в этом оказать содействие, провести сравнительный анализ и выявить определенные закономерности, что и было сделано в данной работе.

Говоря о существующих проблемах производства административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, следует отметить неоднозначное место и роль осмотра места административного правонарушения. В соответствии с действующим законодательством данная процедура присуща проведению

административного расследования правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.24 или ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ. До настоящего времени потенциал данного процессуального действия в рамках расследования иных видов правонарушений не исследован до конца. Расширение возможности проведения данного осмотра, по нашему мнению, расширило возможности правоприменителей и способствовало совершенствованию расследования некоторых административных правонарушений.

Говоря о профилактике, следует отметить, что проблемы соблюдения безопасности на транспорте существуют очень давно и со временем могут только усиливаться ввиду постоянного роста числа автомобилей, их модернизирования, увеличения скорости передвижения за счёт технического обновления мощности двигателя.

Принимая во внимание важность участия населения и общественных объединений в обеспечении безопасности дорожного движения, государство предпринимает разумные шаги в этом направлении, направленные на расширение представительства общественных объединений в федеральных, региональных и местных органах власти, координацию деятельности в области безопасности дорожного движения; оказание государственной организационной, информационной и финансовой поддержки детским и молодежным организациям, а также другим общественным объединениям в целях реализации мер по предупреждению автотранспортного травматизма.

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 профилактики 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 общественными объединениями, а также уделить особое внимание наиболее уязвимым категориям граждан (несовершеннолетним, а также 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.

Одной из форм реализации национальной политики в области безопасности дорожного движения является предупреждение и предотвращение дорожно-транспортных происшествий. В то же время профилактика включает в себя не только устранение причины аварии и тяжести ее последствий, но и уменьшение влияния различных факторов, которые могут вызвать аварию.

В транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года поднимается вопрос о снижении аварийности, рисков и угроз безопасности дорожного движения, что свидетельствует о важности принятия мер по снижению аварийности и снижению уровня смертности и травматизма на дорогах.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются наиболее распространенными неосторожными преступными деяниями, результатом которых является причинение вреда здоровью и гибель людей. В настоящее время в связи с увеличением транспортного потока увеличивается количество и сложность дорожно-транспортных происшествий, хотя в стране предпринимается ряд мер, направленных на снижение дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее серьезными последствиями характеризуются столкновения и наезды на пешеходов, а также опрокидывание транспортных средств. Движущиеся транспортные средства сталкиваются друг с другом или с железнодорожным подвижным составом; движущиеся транспортные средства переворачиваются; наезд движущихся транспортных средств на стоящие транспортные средства, а также прицепы или полуприцепы; наезд движущихся транспортных средств (опор моста, столбов, деревьев) на неподвижные объекты; наезд на пешеходов или велосипедистов; из-за резких изменений в скорость или траектория, пассажиры выпадают из кабины (кузова) движущегося транспортного средства или движущегося транспортного средства; наезд на людей, которые не являются участниками дорожного движения, и наезд на внезапно возникающие препятствия.

В целях повышения безопасности дорожного движения необходимо использовать телевидение, радио, инновационные технологии, особенно возможности информационных порталов, Интернет и текстовые сообщения, которые содержат информацию, направленную на повышение правовой культуры людей и образование в области дорожного транспорта.

Государственное управление по надзору за транспортом осуществляет меры, связанные с повышением безопасности дорожного движения, на основе принципов науки, эффективности, специфичности, агрессивности и доступности.

Для выполнения задач, предусмотренных в этой области деятельности, ГИБДД должна: максимально полно информировать общественность о деятельности национальной дорожной инспекции по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, расследованию и пресечению административных преступлений, деяний, наказуемых уголовным наказанием, и осуществлению профилактических мер среди детей и подростков; оказывать содействие средствам массовой информации в освещении вопросов, связанных со сферой деятельности дорожной инспекции; анализировать информацию об условиях дорожного движения (включая статистику дорожно-транспортных происшествий и преступлений в этой области) с целью выработки рекомендаций по совершенствованию деятельности национальных подразделений дорожной инспекции; привлекать общественные организации к мероприятиям, связанным с предотвращением дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортного травматизма среди детей.

Превентивный, а не карательный поведенческий уклон вызовет доверие общественности к полиции. Положительное воздействие на сознание людей вызовет большее стремление к законопослушному поведению. Именно поэтому целью кампании является установление взаимопонимания между ГИБДД и участниками дорожного движения.

## ЛИТЕРАТУРА

### **Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы**

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 г.). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Гражданский кодекс Российской Федерации часть 2: федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О полиции: федер. закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

6. О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

7. О транспортной безопасности: федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

8. О стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента от 02.07.2021 № 400. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

9. О правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 23.08.2017 № 664. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

11. 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 29.12.2018 № 903. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Кодекс автомобильного транспорта Республики Таджикистан от 02.04 2020 № 1689.

13. О дорожном движении в Кыргызской Республике: закон Кыргызской Республики от 20.04.1998 № 52.

14. О дорожном движении: закон Грузии от 24.12.2013 № 1830-вс

15. О дорожном движении: закон Республики Казахстан от 17.04.2014 № 194-V.

### **Монографии, учебники, учебные пособия, статьи, эмпирические материалы**

1. Авария по соглашению [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2020/01/27/v-kakom-sluchae-vinovnik-dtp-mozhet-izbezhat-ugolovnogo-dela.html> (дата обращения: 20.10.2022).

2. Адвокат Кожевников по поводу убийства на Троицком: примирение невозможно. Статья тяжкая, виновник должен сесть [Электронный ресурс]. URL: <https://www.echosevera.ru/2020/02/24/5e53a00deac912729d6c2a64.html> (дата обращения: 20.10.2022).

3. Антонян Ю.М. Криминология и административная юрисдикция полиции: учебное пособие для студентов вузов, обучающимся по юридическим специальностям / Ю.М. Антонян, Ю.Н. Демидов, М.В. Костенников и др. М., 2017.

4. Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России / под ред. В.А. Федорова. М., 1996.

5. Безруков Д.А. Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология. 2011. № 2.

6. Бекетов О.И. Административная деятельность полиции. Часть Особенная: учебное пособие / О.И. Бекетов, С.В. Белов, М.А. Бучакова и др. Омск, 2020.

7. В ГИБДД рассказали, как проходит массовая проверка водителей на трезвость [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/01/05/reg-cfo/v-gibdd-rasskazali-kak-prohodit-massovaia-proverka-voditelej-na-trezvost.html> (дата обращения: 20.10.2022).

8. В Швеции под эгидой ООН обсуждают инновационные пути спасения жизней на дорогах [Электронный ресурс]. URL: <https://news.un.org/ru/story/2020/02/1372771> (дата обращения: 20.10.2022).

9. Вашкевич А.В. Формирование системы безопасного поведения на дорогах как социально-педагогическая проблема // Вестник Калининградского филиала СПб университета МВД России. 2016. № 3(45).

10. Войтенков Е.А. Актуальные проблемы безопасности дорожного движения: правовые и организационные пути их решения // Транспортное право. 2019. № 4.

11. Гавренков В.В. О концепции «безопасной системы» в Швеции // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1(4).

12. ГИБДД раскрыла число жертв ДТП на дорогах России в 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e57fdc19a7947d9ab7f5adc> (дата обращения: 20.10.2022).

13. ГИБДД: В январе резко увеличилось число наездов на пешеходов [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2020/02/19/reg-skfo/gibdd-v-ianvare-rezko-uvlichilos-chislo-naezdov-na-peshehodov.html> (дата обращения: 20.10.2022).

14. Головкин В.В. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие / В.В. Головкин, В.И. Майоров, В.С. Кураков. М., 2009.

15. Гордеева А.Д. О некоторых подходах безопасной системы в рамках реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020) // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: Сорокинские чтения. СПб., 2021.

16. Давыдова Н.Ю. Административное право: учебное пособие / Н.Ю. Давыдова, И.С. Черепова. Саратов, 2019.

17. Демидов Ю.Н. Административная деятельность полиции: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Ю.Н. Демидов, В.В. Кардашевский, А.М. Низаметдинов и др. М., 2019.

18. Дерюга А.Н. Профилактика и предупреждение административных и иных правонарушений: теоретико-прикладные сходства и отличия // Административное право и процесс. 2016. № 10.

19. Дорожно-транспортные происшествия 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://sib.fm/news/2020/01/05/zhest-na-dorogah-2020-samyestrashnye-dtp-goda> (дата обращения: 20.10.2022).

20. ДТП с пешеходом: когда водитель может потребовать компенсацию [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/09/27/dtp-s-peshehodom-kogda-voditel-mozhet-potrebovat-kompensaciiu.html> (дата обращения: 20.10.2022).

21. Жбанова С.А. Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства // Современная наука. 2021. № 5.

22. Желудкова Т.И. Деятельность милиции по охране общественного порядка. М., 2018.

23. Золотарь К.В. Сравнительно-правовой анализ зарубежного уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Цифровая наука. 2020. № 4.

24. История ГАИ: к 60-летию Госавтоинспекции МВД России / М.Б. Афанасьев, Л.А. Кочетов, Б.В. Россинский и др. / под ред. В.А. Федорова. М., 1996.

25. Ищенко С.А., Евенко С.А. К вопросу о деятельности ГИБДД по пропаганде дорожного движения // Общество и право. 2014. № 4(50).

26. Какое наказание предусмотрено за наезд на пешехода? [Электронный ресурс]. URL: <https://shtrafy-gibdd.ru/articles/shtraf-za-naezd-na-peshehoda> (дата обращения: 20.10.2022).

27. Капустина Е.Г. Пропаганда безопасности дорожного движения: положительный опыт отдельных субъектов Российской Федерации, как результат воздействия на сознание и поведение человека // НВ: Административное право и практика администрирования. 2018. № 4.

28. Кардашов А.И. Правовые и организационные основы деятельности дежурно-патрульной службы органов внутренних дел. М., 2017.

29. Катастрофа как запрограммированная неизбежность [Электронный ресурс]. URL: <https://kuzpress.ru/city/11-02-2020/72964.html> (дата обращения: 20.10.2022).

30. Квитчук А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения: основные этапы институционализации в России // Вестник СПб университета МВД России. 2021. № 2(90).

31. Крупные ДТП в России в 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://gia.ru/20191207/1562104819.html> (дата обращения: 20.10.2022).

32. Липатов Э.Г. и др. Административное право: учебник для бакалавров. М., 2018.

33. Лохбаум В.А. Госавтоинспекция как основной субъект деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1.

34. Лохбаум В.А. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции как эффективное средство административно-правового воздействия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Труды Академии управления МВД России. 2020. № 1(53).

35. Лохбаум В.А. Содержание информационно-разъяснительной работы в административно-правовой деятельности Госавтоинспекции // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2019. № 4–2.

36. Майоров В.И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2018. № 6.

37. Макеева И.А. Административный надзор за безопасностью дорожного движения в России и зарубежных странах: проблемы и решения // Общество: политика, экономика, право. 2021. № 9(98).

38. Марина М. П. К вопросу об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности // Административное и муниципальное право. 2018. № 9.

39. Марокко О.О. Отдельные социально-психологические аспекты эффективности просвещения и пропаганды безопасного поведения на дорогах // Современная наука. 2021. № 3.

40. Марокко О.О. Социальные самоописания в современном Российском обществе: автореф. дис. ... канд. филос. наук. Ставрополь, 2017.

41. Мишина Ю.В. Проблемы реализации полномочий сотрудников полиции по установлению состояния опьянения у лиц, совершающих административные правонарушения // Вестник Владимирского юридического института. 2019. № 3(52).

42. Молчанов П.В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации. М., 2019.

43. Названы регионы с наибольшим количеством автомобильных аварий [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20200225/1565151178.html> (дата обращения: 20.10.2022).

44. Наказать рублем: в России увеличат штрафы для автомобилистов [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2020/01/31/12937154> (дата обращения: 20.10.2022).

45. Нижник Н.С. Полицейская система как элемент механизма реализации правоохранительной функции государства // Совершенствование законодательства о полиции и полицейской деятельности: материалы Всероссий. научно-практ. конф. Омск, 2016.

46. Обеспечение безопасности участников дорожного движения (к 100-летию Правил дорожного движения): сборник научных трудов. Тюмень, 2020.

47. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 3 2020: утв. Президиумом Верховного Суда РФ 25.11.2020. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

48. Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Шлыкова Петра Алексеевича на нарушение его конституционных прав рядом норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: определение Конституционного Суда РФ от 26.04.2021 № 613-О. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

49. Петрова Л.Р. Влияние информационно-пропагандистских материалов по безопасности дорожного движения на различные социально-возрастные группы населения // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2018. № 2.

50. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения: официальный сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 20.10.2022).

51. 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: 20.10.2022).

52. Хаметдинова Г.Ф. Пропаганда безопасности дорожного движения в образовательных организациях (на примере Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России) // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1(24).

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
<b>Глава 1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ....</b>	<b>4</b>
1.1. История возникновения органов автоинспекции в России .....	4
1.2. Основные положения деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения.....	12
<b>Глава 2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ АВТОИНСПЕКЦИИ СТРАН БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ .....</b>	<b>21</b>
2.1. Организация функционирования органов Госавтоинспекции стран Средней Азии и Закавказья: сравнительно-правовой анализ с российскими органами автоинспекции.....	21
2.2. Рекомендации по взаимному совершенствованию деятельности органов автоинспекции различных стран.....	28
<b>Глава 3. ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ЛИЦ В ПРОЦЕССЕ ПРОИЗВОДСТВА АДМИНИСТРАТИВНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>	<b>30</b>
3.1. Понятие, содержание и процессуальный порядок проведения административного расследования .....	30
3.2. Общая характеристика правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.....	38
3.3. Особенности возбуждения производства и проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения .....	45
3.4. Правовые проблемы осмотра места совершения административного правонарушения .....	50

3.5. Меры предупреждения дорожно-транспортных происшествий, связанные с воздействием на криминогенные факторы, характеризующие личность и поведение пешехода и других участников дорожного движения .....	54
---	----

**Глава 4. ОСОБЕННОСТИ И ОСНОВНЫЕ ФОРМЫ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД РОССИИ .....**

4.1. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения .....	69
4.2. Понятие «система пропаганды безопасности дорожного движения» .....	74
4.3. Меры профилактики дорожно-транспортных правонарушений .....	77
4.4. Деятельность ГИБДД МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения .....	92
4.5. Совершенствование деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения в деятельности ГИБДД МВД России .....	102
Заключение .....	113
Литература .....	118

*Учебное издание*

ОСЯК Андрей Николаевич,  
кандидат юридических наук, доцент;  
КОРЕНЮГИН Виталий Валерьевич,  
кандидат юридических наук;  
КУДОВБА Оксана Николаевна,  
кандидат юридических наук;  
КРАВЧЕНКО Елена Владимировна

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Учебное пособие**

Редактор *Н.А. Тапашева*  
Корректор *Н.А. Тапашева*  
Технический редактор *Н.А. Тапашева*  
Компьютерная верстка – *Е.Е. Пелехатой*

Подписано в печать 30.03.2023.  
Формат 60x84/16. Объем 8 п. л. Набор компьютерный.  
Гарнитура Times New R. Печать лазерная.  
Бумага офисная. Тираж 55 экз. Заказ № 2.  
Редакционно-издательское отделение НИиРИО  
ФГКОУ ВО РЮИ МВД России.  
Отпечатано в ГПиОП НИиРИО  
ФГКОУ ВО РЮИ МВД России.  
344015, г. Ростов-на-Дону, ул. Еременко, 83.

ISBN 978-5-89288-489-1

