

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Южно-Уральский государственный университет»  
(Национальный исследовательский университет)  
Юридический институт

Кафедра «Правоохранительная деятельность и национальная безопасность»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Заведующий кафедрой ПДиНБ,  
д.ю.н., доцент  
\_\_\_\_\_ С.В. Зуев  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Основные направления деятельности Государственной инспекции  
безопасности дорожного движения

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.02.2018.886.ВКР

Руководитель работы  
Заместитель начальника  
Управления по контролю  
за оборотом наркотиков  
ГУ МВД России по Челябинской  
области,  
подполковник полиции  
\_\_\_\_\_ В.А. Батин  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Автор работы  
Студент группы Ю-517  
\_\_\_\_\_ В.С. Чернышов  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Нормоконтролер  
Специалист по УМР  
кафедры ПДиНБ  
\_\_\_\_\_ О.И. Стороженко  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Челябинск 2018

## АННОТАЦИЯ

Чернышов В.С. Выпускная квалификационная работа «Основные направления деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения» – Челябинск, ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ), гр. Ю-517, 2018. - 80с., библиографический список – 51 наименование.

Объектом выпускной квалификационной работы выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе функционирования ДПС и профессиональной деятельности ее сотрудников.

Предметом выпускной квалификационной работы является система правовых норм, регулирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Целью выпускной квалификационной работы является изучение и анализ основных направлений деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Указанная цель выпускной квалификационной работы обусловила последовательность решения следующих задач:

- изучить становление и развитие дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР;
- охарактеризовать систему обеспечения безопасности дорожного движения в современной России;
- исследовать контрольно-надзорную деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения;
- рассмотреть административно-правовые методы обеспечения безопасности дорожного движения;
- выявить проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России;

- проанализировать совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

Результат работы имеет практическую значимость для деятельности органов внутренних дел, содержат выводы, и предложения, автора по проблемам, связанных с деятельностью Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, организации контроля за безопасностью дорожного движения, профилактики предотвращения административных правонарушений связанных с дорожным движением. Результаты исследования могут быть полезны при разработке программ обучения юристов, а также в преподавании предметов «Административное право», «Административной деятельности органов внутренних дел».

Структура выпускной квалификационной работы состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения и библиографического списка.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
1 ЭВОЛЮЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОГО ПОСТРОЕНИЯ И ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ.....	12
1.1 Становление и развитие дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР.....	12
1.2 Система обеспечения безопасности дорожного движения в современной России.....	19
1.3 Задачи и функции Государственной инспекции безопасности дорожного движения.....	25
2 ФОРМЫ И МЕТОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	30
2.1 Контрольно-надзорная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения.....	30
2.2 Административно-правовые методы обеспечения безопасности дорожного движения.....	40
3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ.....	47
3.1 Проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.....	47
3.2 Совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.....	57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	75

## ВВЕДЕНИЕ

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является одной из актуальных социально-экономических проблем нашего времени. В октябре 2012 г. на уровне Правительства РФ было официально заявлено, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

На дорогах страны ежегодно совершаются сотни дорожно-транспортных происшествий (ДТП), гибнут тысячи людей. В Концепции «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» четко обозначено, что аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как отдельным гражданам, так и обществу в целом. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Самое страшное, что в ДТП гибнут и становятся инвалидами дети.

Безусловно, существующий уровень безопасности дорожного движения, который является достаточно низким, влияет на национальную безопасность страны в целом, на ее внутреннюю составляющую и, кроме того, является фактором, негативно влияющим на обеспечение общественной безопасности, затрагивает важные конституционные права и свободы граждан России.

Государство должно обеспечивать безопасность всех участников дорожного движения, что является важнейшей функцией государства по обеспечению правопорядка. Непосредственная связь обеспечения безопасности дорожного движения с государственно-управленческой деятельностью определяет необходимость использования всего аппарата общей теории управления, являющегося фундаментальной основой научного знания административного права, позволяющего выявлять специфику управления применительно к конкретным сферам жизнедеятельности общества.

Безопасность дорожного движения рассматривают как самостоятельную правовую категорию, отражающую реальные правовые явления, функциональное назначение которой - обеспечение и восстановление правопорядка, предупреждение правонарушений; как характеристику института безопасности дорожного движения, подкрепленную законодательно и отражающую его как процесс степени защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Поскольку дорожное движение представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств, оно нуждается в правовом регулировании и в первую очередь - нормами административного права.

Позитивное обязывание и запреты, осуществляемые на властно-императивных началах, характерные для административного права, соответственно, применимы и для обеспечения безопасности дорожного движения, тем более что при помощи административно-правовых норм можно как определить систему безопасности и ее функции, так и установить порядок организации органов, непосредственно обеспечивающих безопасность, определить их административно-правовой статус и сферы деятельности.

Дорожное движение в результате правового воздействия приобретает определенный порядок, который является составной частью общественного порядка. Общественные отношения, опосредованные использованием техники, образующие сферу дорожного движения, нуждаются в гораздо большем позитивном регулировании, нежели другие виды отношений.

Дорожно-патрульной службе, представляющей собой крупнейшее подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, отводится главная роль в предупреждении дорожно-транспортных происшествий. Решение проблем обеспечения безопасности дорожного движения во многом зависимо от повышения эффективности

деятельности ДПС ГИБДД, совершенствования правового регулирования организационного построения, правоприменительной и тактической деятельности этой службы, ее надлежащего кадрового обеспечения.

Объектом выпускной квалификационной работы выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе функционирования ДПС и профессиональной деятельности ее сотрудников.

Предметом выпускной квалификационной работы является система правовых норм, регулирующих деятельность государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Целью выпускной квалификационной работы является изучение и анализ основных направлений деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Указанная цель выпускной квалификационной работы обусловила последовательность решения следующих задач:

- изучить становление и развитие дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР;
- охарактеризовать систему обеспечения безопасности дорожного движения в современной России;
- определить задачи и функции государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения;
- исследовать контрольно-надзорную деятельность государственной инспекции безопасности дорожного движения;
- рассмотреть административно-правовые методы обеспечения безопасности дорожного движения;
- охарактеризовать взаимодействие государственной инспекции безопасности дорожного движения с другими службами полиции, общественными объединениями и гражданами в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- выявить проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России;
- проанализировать совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

Теоретическую базу выпускной квалификационной работы составили труды таких учёных как: Адмиралова И.А., Войтенков Е.А., Головки В. В., Егоров Г.Г., Иванова С.И., Калюжный Ю.Н., Квитчук А.С., Кузнецов А.С., Лукьянов В.В., Майоров В. И.

Методологическую основу выпускной квалификационной работы составили общенаучные методы: диалектический метод познания и системного анализа, частно-научные методы: исторический, сравнительно-правовой, формально-логический, технико-юридический, системно-структурный и другие методы познания.

Нормативную основу выпускной квалификационной работы составляют: Федеральный закон от 10.12.1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.) «О безопасности дорожного движения», Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 «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», Федеральный закон от 07.02.2011 года № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018 г.) «О полиции», Указ Президента РФ от 15.06.1998 года № 711 (ред. от 02.03.2018 г.) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» и др.

Структура выпускной квалификационной работы состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения и библиографического списка.



# 1 ЭВОЛЮЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОГО ПОСТРОЕНИЯ И ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

## 1.1 Становление и развитие дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР

Первые «автомобильные» правила были приняты во Франции в 1893 году, а в России 11 сентября 1896 года Министерством путей сообщения издается обязательное Постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства в самодвижущихся экипажах». Конечно, в ту пору, когда автомобилей в стране было всего несколько десятков, говорить об особой службе, обеспечивающей безопасное движение, было преждевременно.

В начале царствования Петра I был издан указ, регламентирующий управление возницами и санями. С уверенностью можно говорить, что уже в то время существовал своеобразный осмотр транспортных средств: «всем извозчим экипажам» надлежало два раза в год проходить осмотр и «представлять к оному все принадлежности извозного промысла».

Развитие технического прогресса привело к появлению на улицах больших городов сначала конных экипажей, а затем и первых автомобилей. 11 сентября 1896 года специальным постановлением министра путей сообщения были введены первые правила автомобильного движения по шоссе и дорогам России.

14 ноября 1907 года градоначальник Санкт-Петербурга издал приказ для нижних чинов полиции о введении в их обиход коротких белых тростей, являвшихся прообразами современных жезлов, а сами полицейские, поставленные на оживленные участки города, стали первыми регулировщиками уличного движения<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Амбарцумян В.В. Безопасность дорожного движения: Учебное пособие / Под ред. д-ра техн. наук, проф. В.В. Сильянова. М.: Издательство МАДИ. – 2012. – С. 122–123.

В начале XX века автомобиль стал активно входить в жизнь людей, все настойчивее составляя конкуренцию конному экипажу. Несколько тысяч завезенных из-за границы машин и чуть более 1200 мотоциклов являлись предметом роскоши. Надзор за порядком движения транспорта и пешеходов стал одной из обязанностей созданной в 1917 году Рабоче-Крестьянской милиции. В мае 1918 г. ВЦИК издал декрет «О реорганизации и централизации автомобильного хозяйства Республики». Рост дорожно-транспортных происшествий вызвал настоятельную необходимость в создании специализированной службы. Мерой общесоюзного значения явилось постановление СНК от 29 декабря 1925 года «О признании имеющей силу для Союза ССР Международной конвенции относительно передвижения автомобилей». После реорганизации в 1931 году НКВД большую самостоятельность получили управления милиции краевых, областных и городских Советов. На базе самых крупных из них впервые создаются отделы регулирования уличного движения - ОРУД. Они проводили громадную работу по установке дорожных знаков, нанесению дорожной разметки, выпуску фильмов, плакатов, брошюр и листовок по безопасности дорожного движения.

5 мая 1933 года Всесоюзным центральным управлением шоссейных и грунтовых дорог при Совете Народных Комиссаров СССР (ЦУДОТРАНСОм) были утверждены согласованные с Главным управлением Рабоче-Крестьянской милиции «Правила движения автомобильного транспорта на дорогах СССР». В то же время по всей стране развернулась пропаганда дорожных правил, направленная на снижение травматизма.

Официальной датой образования Государственной автомобильной инспекции считается 3 июля 1936 г. Именно в этот день Совет Народных Комиссаров (СНК) СССР специальным постановлением утвердил Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления Рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) НКВД СССР. Решение СНК СССР о

создании ГАИ явилось следствием накопления богатого опыта предыдущих поколений. Известно, что Петр I в 1719 г. учредил полицейские органы и возложил на них обязанности по надзору за соблюдением правил движения в городе Санкт-Петербурге.

С принятием упомянутого нормативного акта появилась организационно-правовая основа деятельности ГАИ, определилась ее ниша в общегосударственной системе обеспечения безопасности дорожного движения. Были сформированы предпосылки для деятельности ГАИ в ее современном виде. Основное внимание уделялось контролю за качеством специализированного обучения водительского состава, проверке технического состояния автомобилей. Была утверждена система обязательных систематических технических осмотров транспортных средств. Появление правовых постулатов в работе ГАИ поставило на повестку дня вопрос о необходимости введения единых правил дорожного движения. В этой связи НКВД СССР утвердил Типовые правила движения по улицам и дорогам. Они являлись базой для разработки правил дорожного движения в каждом регионе страны<sup>1</sup>.

К 1941 г. автомобильный парк страны возрастает и составляет 806,9 тыс. автомобилей. Проблема безопасности дорожного движения становилась все актуальнее, однако решить ее не довелось. Началась Великая Отечественная война. 22 июня 1941 г. Президиумом Верховного Совета СССР издается Указ о введении военного положения в государстве. Оно устанавливалось в семи союзных республиках, шестнадцати областях, в Крымской АССР и в двух городах - Москве и Ленинграде.

20 июля 1941 г. принят Указ Президиума Верховного Совета СССР об объединении Народного комиссариата государственной безопасности СССР и Народного комиссариата внутренних дел СССР в единый Народный

---

<sup>1</sup> Братановская М.С., Галицкая, Н.В. Юридическая характеристика целей, задач и способов государственного управления обеспечением безопасности в России // Гражданин и право. – 2013. – № 7. – С. 15 –16.

комиссариат внутренних дел СССР. Это позволяло в одном органе сконцентрировать все усилия по борьбе с вражеской агентурой и преступностью, укреплять охрану общественной и государственной безопасности в стране. Обязанности милиции существенно были расширены. Государственная автомобильная инспекция все усилия направила на проведение мобилизации автомобильного транспорта, тракторов, мотоциклов для нужд Красной армии. Инспекторами ГАИ осматривались и испытывались техническое состояние автомобилей, которые подлежат направлению на фронт. Уже к 1 октября 1941 г. в Красную армию направляется 40% численности автомобилей народного хозяйства. Пять тяжелых военных лет представляют собой одну из насыщенных страниц плодотворной деятельности ГАИ. Весь труд данной структуры и ее сотрудников направлялся для реализации девиза, которым в то время жила вся страна: «Все для фронта, все для победы».

В послевоенные годы из армии в народное хозяйство поступило большое количество автомобилей и мотоциклов. Немногочисленный состав ГАИ и ОРУДов не мог результативно противостоять росту числа ДТП. Исходя из этого, на уровне Правительства страны и МВД СССР предпринимались успешные меры по совершенствованию структуры ГАИ, укреплению ее службы новых техностава и внедрению в практику логий научных достижений<sup>1</sup>.

В 1954 г. в составе Научно-исследовательского института криминалистики (НИИК) МВД СССР произошло образование отдела безопасности движения. Позже на базе данного подразделения создается Научный центр безопасности дорожного движения. Всей историей ГАИ послевоенного и последующего советского периода подтверждается ее тесная связь с историей государства. Сотрудниками структуры

---

<sup>1</sup> Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы: Диссертация ... д. ю. н. М. – 2014. – С. 11–12.

обеспечивался подъем целины, вносился существенный вклад в освоение Севера и строительство новых объектов. Данный период можно охарактеризовать плодотворным сотрудничеством ГАИ с населением, профессиональным ростом института дружинников. На вооружение инспекторов ГАИ поступает новая техника и специальное вооружение, происходит внедрение новых форм и методов работы. Важное внимание уделялось ГАИ работе с детьми и подростками<sup>1</sup>.

Развалом СССР на какое-то время было парализовано позитивное развитие ГАИ. Именно на 1992 г. приходится пик количества зарегистрированных краж транспортных средств. Изменившимися условиями были потребованы видоизменения в деятельности ГАИ, приспособления ее функций и задач к новым политическим и экономическим условиям. Исходя из этого, постановлением Правительства РФ от 28 мая 1992 г. № 354 было утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции МВД России. Благодаря развитию демократизации и открытости во всех областях деятельности произошло принятие 10 декабря 1995 г. Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Благодаря принятию законодательного акта по безопасности дорожного движения была поднята проблема аварийности на дорогах на качественно новый уровень. Этой, а также рядом иных мер были созданы условия для развития ГАИ, для ее конструктивного участия в решении сложных задач по безопасности дорожного движения на современном этапе.

В результате так называемого «реформирования» Государственной автомобильной инспекции, проведенного в 1998 году, никаких существенных преобразований в деятельности службы не произошло. Переименование ГАИ в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения не повысило ее статуса. Основная задача - охрана жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, защита их прав и законных интересов,

---

<sup>1</sup> Амбарцумян В.В. Безопасность дорожного движения: Учебное пособие / Под ред. д-ра техн. наук, проф. В.В. Сильянова. М.: Издательство МАДИ. – 2012. – С. 168–173.

всегда являлась и является главной в деятельности Государственной инспекции, которую она выполняет в процессе контрольно-надзорной деятельности, направленной на предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Принятие мер, направленных на предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения, данная инспекция осуществляла постоянно, являясь структурным подразделением милиции.

Следовательно, Госавтоинспекцией, которая создана как специальная служба, главной задачей которой выступает обеспечение безопасности дорожного движения, за историю своего существования был пройден значительный путь по наработке форм и методов функционирования в условиях постоянного роста автомобильного транспорта, объемов перевозок и изменений в социально-экономической жизни нашего государства<sup>1</sup>.

На мой взгляд, совокупностью перечня историко-правовых аспектов развития нашего государства в советский период ее истории доказывается, что наиболее успешное функционирование этой службы возможно именно в структуре органов внутренних дел. С течением ряда лет осуществлялись неоднократные трансформации ее правового статуса, а круг задач, которые возлагались на эту службу, постоянно расширялся, что на конкретном этапе фактически придало ее деятельности надведомственный характер. В условиях перехода к рыночной экономике организационно-правовые формы и методы работы этой службы претерпели значительные изменения, они совершенствуются и в настоящее время. Сегодня сотрудниками Госавтоинспекции несетя своя нелегкая служба по обеспечению безопасности наших граждан на улицах и дорогах страны. Они в соответствии со спецификой службы чаще, чем представители других, в

---

<sup>1</sup> Лисеенко В. И. Российская транспортная инспекция: генезис и современные тенденции // Вестник Уральского финансово-юридического института. – 2015. – № 2. – С. 31–32.

прошлом милицейских, в настоящем - полицейских служб, сталкиваются с вооруженными преступниками и просто несознательными гражданами. Вся деятельность сотрудников ГИБДД происходит на виду у людей и поэтому авторитет полиции на сегодня в немалой степени зависит от работы сотрудников ГИБДД.

В современный период развития государственности обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности государства. Управление обеспечением безопасности дорожного движения представляет собой сложную систему, которая включает в себя, целый комплекс взаимодействующих организационных, правовых, социально-экономических, профилактических, контрольно-надзорных и иных мер, осуществляемых специально уполномоченными на то государственными органами. Кроме того, данная система, в настоящий период, включает в себя совокупность общественных организаций, основная цель деятельности которых предотвращение дорожно-транспортных происшествий, повышение уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Появление этой системы не было спонтанным явлением, в своем развитии деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения прошла определенные этапы, в ходе которых сформировались предпосылки формирования такой системы, в которой особая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Исторически сложившаяся система не сможет эффективно сосуществовать без постоянного процесса модернизации и развития, вместе с тем данная деятельность должна осуществляться в неразрывной связи с ретроспективными положительными аспектами, сформировавшими современный облик ГИБДД. Важно учесть, что в настоящий период осуществляется значительное количество мер, которые направлены на повышение эффективности системы безопасности дорожного движения.

## 1.2 Система обеспечения безопасности дорожного движения в современной России

Каждое современное демократическое государство для обеспечения эффективного функционирования, охраны и защиты прав и свобод человека и гражданина, материальных и духовных ценностей общества создает специальные условия для их функционирования. Безусловно, существующий уровень безопасности дорожного движения, который является достаточно низким, влияет на национальную безопасность страны в целом, на ее внутреннюю составляющую и, кроме того, является фактором, негативно влияющим на обеспечение общественной безопасности, затрагивает важные конституционные права и свободы граждан России.

Государственное управление общественными отношениями, связанными с обеспечением безопасности дорожного движения, представляет собой системное общественное явление, воздействуя на которое государство, с одной стороны, а социум - с другой, стараются обеспечить систему рациональной и эффективной, приемлемой и сбалансированной, направленной на обеспечение законных интересов общества и личности. Возникает закономерный вопрос: как добиться желаемого результата, какие использовать для этого средства и ресурсы?<sup>1</sup>

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке. Несомненно, содержание элементов, характеризующих признаков исследуемых терминов трансформировалось с учетом совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения, а также с учетом развития научных представлений в указанной области. Несмотря на систематическое

---

<sup>1</sup> Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: М.: Академия управления МВД России. – 2015. – С. 7–8.



использование термина «система обеспечения безопасности дорожного движения» в научной литературе, законодателем указанная категория не определена, а имеющиеся научные позиции противоречивы либо отражают характеристику исследуемых общественных отношений с позиций отдельных отраслей права.

Обращаясь к лексическому содержанию понятия «система», необходимо отметить, что применительно к организационно-структурным основам деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения смысловое значение сводится к форме организации чего-нибудь, единству закономерно расположенных и находящихся во взаимной связи частей, а также совокупности организаций, однородных по своим задачам, или учреждений, организационно объединенных в одно целое<sup>1</sup>.

Обращаясь к исследованию государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения и Госавтоинспекции МВД СССР, В.В. Лукьянов рассматривает организационно-структурное построение системы и отдельные функции субъектов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, где основным рабочим органом является Госавтоинспекция. В исследовании указывается, что образованная в 1976 году при МВД СССР Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения представляет собой важное звено (структурный элемент) в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения в связи с координацией деятельности министерств, ведомств и иных организаций в масштабе всего государства. Исследовав содержательную сторону государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, В.В. Лукьянов приходит к выводу, что государственная система обеспечения безопасности дорожного движения является составной частью

---

<sup>1</sup> Якимов А.Ю. Ограничение права на управление автотранспортными средствами (различные виды и их правовая природа) // Административное право и процесс. – 2016. – № 4. – С. 8–9.

общей системы государственного управления, совокупностью всех систем управления государством и обществом в целом<sup>1</sup>.

В последующем Б.В. Россинский исследовал систему обеспечения безопасности дорожного движения с позиций административно-правового характера, организационной структуры и вопросов государственного управления, осуществляя поиск устранения противоречий централизованной системы управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения и направлений совершенствования государственного управления, рассматриваемой системы в условиях перехода от административных методов управления к экономическим.

Исследуя отдельные вопросы генезиса формирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, Б.В. Россинский приходит к выводу о том, что, несмотря на разветвленную систему обеспечения безопасности дорожного движения, к 90 годам прошлого века фактически Госавтоинспекция единолично отвечала за аварийность на автомобильном транспорте за счет чрезмерного расширения спектра задач и несвойственных ей функций, монополизации Госавтоинспекцией ответственности за результаты деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Проводя анализ организационно-внутреннего построения системы субъектов обеспечения безопасности дорожного движения, Б.В. Россинский выделяет четырехзвенную их систему, направленную на:

- повышение безопасности транспортных средств;
- совершенствование дорожных условий;
- подготовку людей к участию в дорожном движении и повышение их роли в предотвращении дорожно-транспортных происшествий;
- оптимизацию государственных функций в системе обеспечения безопасности дорожного движения.

---

<sup>1</sup> Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М. – 1978. – С. 54–55.

Таким образом, опираясь на совокупность исторических, социальных, экономических и внутривластных предпосылок, Б.В. Россинский осуществил исследование содержания, причин и последствий, происходящих в межотраслевых процессах организационно-управленческого характера, явлений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, и выделил значительный спектр имевшихся в этой сфере проблем и противоречий, характерных концу 80 - началу 90 годов прошлого века<sup>1</sup>.

Несколько в иной плоскости с позиций административно-правового характера проведено исследование В.И. Майорова, в котором комплексно рассмотрены правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения в постсоветский период. Характерной особенностью исследования В.И. Майорова является проведенная классификация, сферы обеспечения безопасности дорожного движения как социотехнической системы, состоящей из трех подсистем:

- технико-технологической подсистемы «дорожное движение», обеспечивающей удовлетворение потребности в пространственном перемещении;
- подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения;
- подсистемы управления дорожным движением, представляющей собой комплекс органов исполнительной власти, осуществляющих государственное управление как отраслевого, так и межотраслевого содержания<sup>2</sup>.

К тому же при исследовании наиболее эффективных и приемлемых методов и способов государственного управления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации В.И. Майоровым на основе анализа и функционирования государственных систем управления

---

<sup>1</sup>Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: (тенденции, проблемы и перспективы развития): Дис. ... д. ю. н. М. – 1993. – С. 111–112.

<sup>2</sup>Майоров В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник ЮУрГУ. – 2012. – № 7. – С. 100.

обеспечения безопасности дорожного движения в Японии, странах Европы и США было предложено использовать экономические методы, основанные на принципах программно-целевого подхода<sup>1</sup>.

Проводя исследование системы обеспечения безопасности дорожного движения с позиций теоретико-правового и исторического развития системы обеспечения безопасности дорожного движения, А.С. Квитчук исследовал организационно-правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в контексте политико-правовых тенденций развития российской государственности.

Существенной характеристикой исследования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, проведенного А.С. Квитчуком, является вывод о существовании в науке двух основных, развернутых подходов к пониманию рассматриваемой системы. В широком смысле данная система включает в себя такие элементы, как нормативно-правовое регулирование в области безопасности дорожного движения, государственный контроль и надзор, а также международное сотрудничество и деятельность общественных объединений в исследуемой сфере.

В узком смысле указанная система представляет собой комплекс государственных органов, деятельность которых направлена на совершенствование дорожной инфраструктуры, обеспечение безопасности транспортных средств, подготовку участников дорожного движения и нормативно-правовое регулирование сферы обеспечения безопасности дорожного движения<sup>2</sup>.

Таким образом, исследования, проведенные рассмотренными авторами, наглядно демонстрируют характерные особенности государственно-правового регулирования общественных отношений в области дорожного движения, соответствующие историко-правовым и общественно-

---

<sup>1</sup> Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: Дис. ... д. ю. н. Екатеринбург. – 1997. – С. 14.

<sup>2</sup> Квитчук А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России (историко-правовое исследование): Дис. ... д. ю. н. СПб. – 2006. – С. 48.

политическим формациям, присущим сформированной модели системы обеспечения безопасности дорожного движения, главенствующая роль в которой принадлежит Госавтоинспекции как органу, концентрирующему доминирующие функции по обеспечению безопасности движения и фактически отвечающему за состояние аварийности на протяжении всей истории своего существования. Вместе с тем, несмотря на значительное количество исследований, посвященных комплексному и концептуальному исследованию ключевых аспектов обеспечения безопасности дорожного движения, указанной системы и теоретико-методологических характеристик, анализируемых в ней категорий, особенностей формирования и функционирования самой системы на различных этапах исторического развития, тем не менее понятие системы обеспечения безопасности дорожного движения не нашло должного внимания. Хотя отдельными авторами в исследованиях формулировалась и обозначенная категория - система обеспечения безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

В контексте организации концептуального исследования вопросов государственно-правовых аспектов обеспечения безопасности дорожного движения в различных социально-экономических, политических и исторических этапах развития системы обеспечения безопасности дорожного движения в России проведено исследование Е.А. Войтенковым, раскрывающее содержание и сущность государственно-правового обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, Е.А. Войтенков сформировал понятие системы обеспечения безопасности дорожного движения, под которой понимается многоуровневый комплекс взаимосогласованных организационных, правовых, социально-экономических, контрольных и иных мер, реализуемых уполномоченными на то государственными органами, а также иных действий общественных организаций, выполняемых с целью предотвращения дорожно-транспортных

---

<sup>1</sup> Куракин А.В. Административно-юрисдикционная деятельность полиции: проблемы теории // Административное и муниципальное право. – 2014. – № 3. – С. 9.

происшествий, повышения уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий<sup>1</sup>.

Проведенные рассмотренными авторами исследования вопросов обеспечения безопасности дорожного движения не исчерпывают проблемы, но показывают необходимость проведения дальнейшей сложной и практически значимой работы по формированию научно обоснованных концепций системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, говоря о системе обеспечения безопасности дорожного движения, состоящей из совокупности многоуровневых, иерархически выстроенных, нелинейных органов, уместно утверждать, что многообразие функциональной структуры, рассматриваемой системы формирует определенные типовые модели управленческой деятельности государства для различных звеньев организационной структуры государственного управления ее подсистемами.

### 1.3 Задачи и функции Государственной инспекции безопасности дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения

Механизм государственного регулирования и надведомственного контроля выступает действенным механизмом реализации мероприятий правового, экономического, организационно-тактического характера, направленных на выявление и последующее разрешения проблем обеспечения безопасности дорожного движения. Обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации уделяется пристальное внимание на всех уровнях власти. Особая роль в этом процессе отведена специализированному подразделению в системе органов внутренних дел - Государственной инспекции безопасности дорожного движения, одной из

---

<sup>1</sup> Войтенко Е. А. Деятельность государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения в СССР в 60–80-х гг. XX века [Электронный ресурс] / Е. А. Войтенко. – URL: [http://superinf.ru/view\\_helpstud.php?id=5568](http://superinf.ru/view_helpstud.php?id=5568) (Дата обращения: 05.11.2016).

основных обязанностей которой является осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения. По своей сути, правоприменительная деятельность ГИБДД выступает формой реализации правовых норм, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Она заключается в применении сотрудниками ГИБДД, наделенными соответствующими административно-юрисдикционными полномочиями, мер государственного принуждения в целях пресечения административных правонарушений в области дорожного движения и привлечения лиц, их совершающих, к административной ответственности посредством применения административно-правовых санкций и других мер, направленных на минимизацию последствий, возникающих при нарушении законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. От полноты и всесторонности указанных действий зависят правильность юридического анализа общественных отношений в области безопасности дорожного движения, разрешения дела по существу, реализация принципа неотвратимости наказания<sup>1</sup>.

Особенность правоприменительной деятельности в исследуемой области состоит в том, что факт нарушения правил дорожного движения является основанием для применения мер административного принуждения, к которым относятся: меры предупреждения нарушения правил дорожного движения, меры пресечения нарушений в указанной сфере, меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и административное наказание за их совершение. Использование мер административного предупреждения выступает актом применения права на основе действующих норм как элемент правоприменительной деятельности ДПС.

---

<sup>1</sup> Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. – 2016. – № 11. – С. 902–903.

Основное назначение мер административного пресечения - прекратить противоправные действия, посягающие на безопасность дорожного движения, в том числе в принудительном порядке, не допустить наступления вредных последствий таких действий, защитить интересы иных участников данных общественных отношений. Административно-юрисдикционная деятельность сотрудников ГИБДД характеризуется их полномочиями на различных стадиях производства по делу об административном правонарушении<sup>1</sup>. В отношении отдельных составов, перечисленных в пп. 5-8 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ, они обладают полной административной юрисдикцией, осуществляют все стадии производства<sup>2</sup>.

Для обеспечения безопасности дорожного движения, уничтожения источников угроз, ликвидации последствий деструктивных воздействий используются самые различные средства и методы. В качестве предупредительных мер, сотрудники ГИБДД могут проводить профилактические беседы как с участниками дорожного движения (предупреждать о возможных негативных дорожных условиях, изменениях в режиме организации дорожного движения и т.п.), так и с лицами, склонными к совершению различных административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения, могут направлять предписания, а также информационные письма в различные организации и учреждения для принятия мер воздействия на правонарушителей.

Административное наказание в ходе правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД выступает крайней мерой, поскольку реализуется только в связи с совершением правонарушения. В то же время его значение, несомненно, поскольку обеспечивает правовую охрану общественных отношений посредством общего и специального

---

<sup>1</sup> Иванова С.И. Административная деликтность в области дорожного движения и административная деликтология // Административная деликтология: состояние и перспективы: материалы всерос. науч.-практ. конф., Тюмень: Циперо. – 2016. – С. 151.

<sup>2</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 05.02.2018) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1. – С. 1.



предупреждения. Правоприменитель, воздействуя на волю и сознание конкретного правонарушителя, предупреждает совершение им новых правонарушений и опосредованно через иных участников конфликтной ситуации, а также под воздействием примененного наказания воздействует на сознание большого количества лиц - участников дорожного движения, побуждая их к правопослушному поведению на дорогах<sup>1</sup>.

Правоприменительная деятельность ГИБДД, обусловленная спецификой выполняемых функций, отличается от аналогичной деятельности субъектов административной юрисдикции, поскольку именно Госавтоинспекция выступает специализированным субъектом, обеспечивающим защиту от посягательств на безопасность дорожного движения. Несмотря на кажущийся узким профиль деятельности ГИБДД, объем общественных отношений, входящих в понятие «безопасность дорожного движения» и связанных с ним, огромен, что, в свою очередь, определяет полномочия самих сотрудников Госавтоинспекции. Как уже отмечалось, они являются одними из немногих должностных лиц в системе МВД России, имеющих право осуществлять весь комплекс процессуальных действий, входящих в понятие производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, - от возбуждения дела до стадии исполнения постановления, включая стадию обжалования<sup>2</sup>.

Анализ соответствующих норм КоАП РФ свидетельствует, что в отличие от иных должностных лиц сотрудники ГИБДД обладают как общей, так и специальной компетенцией. Особо следует отметить и формы административно-юрисдикционного производства, которое могут осуществлять сотрудники ГИБДД, включающие также практически все его разновидности:

---

<sup>1</sup> Административная деятельность полиции: Общая часть: Учебное пособие / Под ред. проф. О.И. Бекетова. Омск: Омская академия МВД России. – 2015. – С. 166–167.

<sup>2</sup> Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 1(43). – С. 58–59.

- упрощенное производство (ст. 28.6 КоАП РФ), когда сотрудник на месте совершения административного правонарушения одновременно выполняет несколько стадий посредством вынесения постановления по делу об административном правонарушении без составления протокола;

- обычное производство, включающее последовательно все стадии, и сложное производство, когда требуется проведение административного расследования (например, по ст. 12.24, 12.30 КоАП РФ)<sup>1</sup>.

Таким образом, правоприменительная деятельность ГИБДД - это действенный механизм в системе обеспечения безопасности дорожного движения, отказаться от которого на данном этапе невозможно, несмотря на все большее распространение мнения о способности техники, в частности средств автоматической видеофиксации, заменить инспектора ДПС на дороге, поскольку вряд ли она сможет осуществлять весь комплекс мер, именуемый обеспечением безопасности дорожного движения. Следовательно, на мой взгляд, необходимо отметить, что, несмотря на имеющийся комплекс мероприятий по обеспечению безопасного уровня дорожного движения, проблема безопасности дорожного движения продолжает оставаться национальной проблемой Российской Федерации.

Задачи и функции ГИБДД заключаются не только в административно-юрисдикционной деятельности, но и в применении иных мер предупредительного, пресекающего и профилактического характера. В частности, применение права - это не только разрешение производства по делу об административном правонарушении, но и вынесение требований, предписаний, представлений об устранении грозящей опасности или причин и условий дорожно-транспортных происшествий.

---

<sup>1</sup>Дресвянникова Е.А. Об эффективности реализации административного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения // Юридические исследования. – 2015. – № 8. – С. 48.

## 2 ФОРМЫ И МЕТОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### 2.1 Контрольно-надзорная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения

В числе основных направлений деятельности, закрепленных в ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 07.02.2011 года № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018 г.) «О полиции», законодателем определено обеспечение безопасности дорожного движения<sup>1</sup>. Данное направление непосредственно связано с реализацией положений ст. 30 Федерального закона от 10.12.1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.) «О безопасности дорожного движения», предусматривающего осуществление уполномоченными федеральными органами исполнительной власти федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения<sup>2</sup>.

Практическая реализация этого вида надзора показывает, что не всегда действия надзорных органов вызывают однозначное понимание со стороны объектов надзора. Правом осуществлять федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения в настоящее время наделено МВД России и его территориальные подразделения, что получило отражение в п. 2 Постановления Правительства РФ от 19.08.2013 года № 716 (ред. от 17.02.2018 г.) «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения».

В п. 3 данного документа приводится перечень должностных лиц, которые вправе осуществлять надзор. К ним отнесены, в первую очередь, сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения (Госавтоинспекции), а также участковые уполномоченные и старшие

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – С. 900.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – С. 4873.

участковые уполномоченные полиции<sup>1</sup>. Обязанность Госавтоинспекции осуществлять государственный контроль и надзор за соблюдением нормативно-правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения также зафиксирована в пп. «а» п. 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»<sup>2</sup>.

Существенное значение в достижении каких-либо целей, которые поставлены перед субъектами исполнительной власти, отводится контролю за соблюдением правовых норм. Контроль - это функция, которая наиболее важна для государственного управления в виду того, что эффективное управление над обществом не будет возможным без соответствующего контроля и надзора. Контрольные и надзорные функции ГИБДД в нынешних условиях являются главным предназначением Госавтоинспекции в решении задач по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом контроль осуществляется как функция управления в системе ОВД, в то время как административный надзор осуществляется как правоохранительная функция в отношении к гражданам и организациям.

Госавтоинспекция реализовывает контроль в отношении участников дорожного движения достаточно в узком объеме, то есть непосредственно в тех случаях, когда основываясь на законодательные акты, сотрудник Госавтоинспекции выносит обязательное для исполнения предписание, либо же требует совершения определенных действий или наоборот воздержаться от совершения каких-либо действий. В данной ситуации между сотрудником ГИБДД и гражданином (организацией) возникают отношения власти - подчинения, допускающие получение информации о результатах исполнения

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 (ред. от 17.02.2018) «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 34. – С. 4446.

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 02.03.2018) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 25. – С. 2897.

обязательных требований и при необходимости скорректировать данное выполнение<sup>2</sup>.

Приступим к рассмотрению вопроса, касающегося сущности надзора в сфере дорожного движения и определению его понятия. В статье 5 Федерального закона от 10.12.1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.) «О безопасности дорожного движения» федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения считается основным направлением, которое обеспечивает безопасность дорожного движения. Основой данного понятия выступают такие признаки, как: наблюдение, деятельность людей, цель наблюдения. Наблюдение осуществляется в процессе, который складывается из действий участников дорожного движения, а именно: пешеходов, водителей и пассажиров транспортных средств. В ходе наблюдения выявляются и пресекаются нарушения правовых предписаний, в отношении лиц, нарушивших законодательство Российской Федерации, применяются санкции административного воздействия, пострадавшим оказывается первая помощь, и также осуществляются иные меры надзорного характера. Данная деятельность заключается в обеспечении соответствия поведения всех участников дорожного движения действующим нормам административного законодательства<sup>1</sup>.

В процессе изучения результатов теоретических исследований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и анализа практики его осуществления возможно сделать следующие заключения:

1) Суть административного надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения характеризуется его целенаправленностью, которая состоит в удержании поднадзорных объектов в установленном законом порядке. Следовательно, обеспечивается готовность объектов к дальнейшему управленческому влиянию на них;

2) Основная цель административного надзора заключается в охранной

---

<sup>1</sup> Братановский С.Н., Остапец О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации: Моногр. Саратов. – 2012. – С. 88.

деятельности, полномочия которой связаны с применением мер принуждения к гражданам, должностным и юридическим лицам, действия которых неправомерны<sup>1</sup>.

Эффективность от выполнения контрольно-надзорных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения в наибольшей степени зависит от нормативно-правового регулирования деятельности; оперативного и своевременного исправления тех задач, которые необходимо решать органам управления; контроля над исполнением общепризнанных норм права, которые регулируют те или иные виды отношений; государственной защиты прав и интересов всех участников дорожного движения, которые урегулированы надлежащими правилами и нормами, объемом данных для этого полномочий, а также процесса практической реализации данных полномочий. Работа ГИБДД ориентирована на обеспечение соблюдения юридическими лицами независимо от форм собственности, должностными лицами и гражданами РФ, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства РФ, иных нормативно-правовых актов, стандартов и технических норм согласно вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Реализация надзорных полномочий ГИБДД МВД России затрагивает зачастую права юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, что требует рассмотрения данного вида деятельности со стороны ее соответствия положениям федерального законодательства, гарантирующего защиту прав и законных интересов предпринимателей<sup>2</sup>.

В первую очередь, необходимо рассмотреть соответствие положений о данном виде надзора и положений Федерального закона от 26.12.2008 года

---

<sup>1</sup> Калюжный А. Н. Осуществление контрольно-надзорных функций подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: монография / А. Н. Калюжный, Ю. Н. Калюжный, Е. В. Павлова. Орел: Орловский Юридический Институт МВД России. – 2012. – С. 63.

<sup>2</sup> Корякин И.И. Законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2013. – № 6. – С. 21–22.

№ 294-ФЗ (ред. от 27.11.2017 г.) «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2018 г.), который устанавливает, в частности, виды и сроки проведения проверок. Проверки, осуществляемые надзорными органами, в соответствии с законом делятся на две большие группы: плановые и внеплановые (ст. 9, 10 федерального закона от 26.12.2008 года № 294-ФЗ)<sup>1</sup>.

Проведение указанного вида проверок подразделениями ГИБДД МВД России осуществляется с соблюдением требований, изложенных в названном законе. Однако судебная практика показывает, что зачастую юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями как проверка расцениваются и иные действия сотрудников ГИБДД. Например, наиболее частым случаем нарушения своих прав указанные выше субъекты считают действия сотрудников подразделений дорожного надзора ГИБДД МВД России, связанные с контролем за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского электрического транспорта. Подобные жалобы на действия должностных лиц полиции можно встретить в материалах судебных решений. Основной причиной жалоб являются проводимые сотрудниками ГИБДД мероприятия, которые расцениваются как внеплановые проверки организации либо индивидуального предпринимателя<sup>2</sup>.

На мой взгляд, обоснованность данных жалоб вызывает сомнения, которые основываются либо на неправильном толковании норм права представителями юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, либо осознанной попыткой избежать ответственности за свои виновные действия. Обоснованность проведения мероприятий по надзору

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 26.12.2008 № 294-ФЗ (ред. от 27.11.2017) «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2018) // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 52. – Ст. 6249.

<sup>2</sup> Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М. – 2012. – С. 33–34.

подразделениями ГИБДД области обеспечения безопасности дорожного движения, кроме положений федерального закона «О безопасности дорожного движения» определяется также пп. 10 п. 4 ст. 1 Федерального закона от 26.12.2008 года № 294-ФЗ, закрепляющего возможность установления дополнительных особенностей соответствующих видов проверок. Особенностью проведения административной процедуры надзора за дорожным движением является непрерывность его осуществления (п. 81 приказа МВД России от 30.03.2015 года № 380).

В процессе надзора сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения необходимо осуществлять ряд действий, связанных, в том числе с выявлением, пресечением и предупреждением нарушений обязательных требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог. Результаты надзора при обнаружении нарушений обязательных требований безопасности в соответствии с требованиями данного приказа необходимо фиксировать путем составления акта о выявленных недостатках в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги (улицы), железнодорожного переезда (п. 81 приказа МВД России от 30.03.2015 года № 380)<sup>1</sup>. Отсутствие данного акта в случае принятия решения о привлечении юридического лица или индивидуального предпринимателя к административной ответственности, предусмотренной ст. 12.34 КоАП РФ, может повлечь отмену

---

<sup>1</sup> Приказ МВД России от 30.03.2015 № 380 (ред. от 30.12.2016) «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог» // Собрание законодательства РФ. – 2015. – № 37154. – С.81.



соответствующих процессуальных решений и прекращение производства по делу<sup>1</sup>.

В настоящее время в отличие от федерального закона № 294-ФЗ законодательно не установлена необходимость уведомления поднадзорного лица о начале осуществления процедуры надзора за дорожным движением. Таким образом, в большинстве ситуаций, когда проводятся мероприятия по надзору за дорожным движением сотрудниками ГИБДД МВД России, отсутствует необходимость осуществления проведения административных процедур, связанных с организацией и проведением плановых либо неплановых проверок, предусмотренных федеральным законом от 26.12.2008 года № 294-ФЗ. Сходные проблемные ситуации могут возникать у сотрудников подразделений ГИБДД при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения участниками дорожного движения, работниками юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, обязательных для них требований безопасности в данной области<sup>2</sup>.

Таким образом, полагаем, что в большинстве случаев при оценке обоснованности действий сотрудников ГИБДД следует рассматривать их работу в рамках исполнения административных процедур, предусмотренных требованиями приказа от 14.11.2016 года № 727, по надзору за дорожным движением. Права юридических лиц и индивидуальных предпринимателей затрагиваются подразделениями ГИБДД (следовательно, их нарушение может стать предметом спора) только при проведении плановых и внеплановых проверок, предусмотренных законом от 26.12.2008 года № 294-ФЗ, когда осуществляются действия, направленные на реализацию

---

<sup>1</sup> Майоров В.И., Петров, А.Ю. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2015. – № 5–6. – С. 249–250.

<sup>2</sup> Полякова С.В. "Безопасность дорожного движения": истоки, история и реальность // Проблемы права. – 2013. – № 2. – С. 109.

полномочий ведомства по надзору в области безопасности дорожного движения.

Предполагается ведение активной деятельности по нескольким направлениям, охватываемым формулой «человек - автомобиль - дорога», для решения этой задачи, а именно: обеспечение безопасности конструкций транспортных средств, обучение участников дорожного движения, поддержание обеспечения безопасных дорожных условий; обеспечение строгого соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения, установленных законом. Эти направления являются взаимосвязанными, тем не менее, наиболее важно последнее, поскольку им гарантируется как дисциплинированность участников дорожного движения, так и предоставляется возможность воздействия на производителей транспортных средств, строителей дорог и иных лиц, обеспечивающих безопасность дорожного движения. На основании п. 19 ст. 12 Федерального закона от 07.02.2011 года № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018 г.) «О полиции» на полицию в целом и на ГИБДД в частности возлагаются следующие обязанности:

1) осуществление государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и других требований нормативных документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

2) регулирование дорожного движения;

3) оформление документов о дорожно-транспортном происшествии;

4) осуществление государственного учета главных показателей состояния безопасности дорожного движения;

5) принятие экзаменов на право управления автомобилем транспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдавать водительские удостоверения;

6) регистрация в порядке, который устанавливается законодательством Российской Федерации, автомобилем транспортными средствами и

прицепов к ним и выдача в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов;

7) осуществление по основаниям и в порядке, предусмотренным Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств;

8) согласование маршрутов транспортных средств, которыми осуществляется перевозка крупногабаритных грузов, а в установленных законодательством Российской Федерации случаях - тяжеловесных грузов<sup>1</sup>.

Следовательно, органы ГИБДД наделяются возможностями надведомственного контроля над всеми без исключения государственными органами и организациями, имеющими обязанности, закрепленные в нормативно-правовых актах. Сюда относится реализация и разработка мер, которые обеспечивают безопасность дорожного движения. В качестве предмета контролирования выступают и граждане, которым необходимо соблюдать нормативно-правовые акты, которыми регламентируется обеспечение безопасности дорожного движения. Надведомственный контроль ГИБДД включает в себя практически все без исключения этапы работ, основанные на обеспечении конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и элементов дорожного покрытия, учитывая и этап проектирования. Для этих целей необходимо решение двух задач:

1) не допущение к участию в дорожном движении новых транспортных средств и водителей, а также ввод новых участков дорожной сети, не соответствующих требованиям обеспечения безопасности дорожного движения;

2) обеспечение соответствующих условий безопасности дорожного движения состояния эксплуатирующихся транспортных средств и участков дорожной сети.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – С. 900.

В целях решения первой поставленной задачи Госавтоинспекция представляется в качестве разрешительной инстанции, которой в соответствии с итогами проверки качества дается заключение о возможности проведения дальнейших действий. В целях решения второй задачи Госавтоинспекция включает в себя: визуальное либо с применением технических средств наблюдение за движением транспортных средств и пешеходов; наблюдение за состоянием технических средств организации дорожного движения, проезжей части дорог и дорожных сооружений, элементами их обустройства<sup>1</sup>.

Исходя из этого, необходимо заметить, что государственный надзор за обеспечением безопасности дорожного движения выступает в качестве особой деятельности, которая нацелена для предотвращения, выявления и пресечения нарушений требований, определяемых в федеральных законах и, принимаемых на основании их, других нормативно-правовых актов РФ, законами и иными нормативно-правовыми актами субъектов Российской Федерации, производимой уполномоченным на то органом власти за выполнением всеми лицами, являющимися субъектами общественных отношений, которые возникают при перемещении людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, законодательства РФ, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в целях предупреждения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также, снижение тяжести их последствий.

В качестве характерной черты надзора за обеспечением безопасности дорожного движения выступает то, что это исполнительно-распорядительная деятельность, которая выражается в непрерывном и регулярном контроле за соблюдением мер по предупреждению причин, которые могут привести к ДТП, а также, снижению тяжести их последствий. Законодательное

---

<sup>1</sup> Калужный Ю.Н. Методы правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2017. – № 8. – С. 60–61.

регулирование общественных отношений, появляющееся при передвижении людей и грузов с помощью транспортных средств либо без таковых в пределах дорог, является несовершенным. Действующая система законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и ее реальное применение, имеет перечень трудностей. Например, необходимо поднятие вопроса нормативно-правового регулирования данной сферы правоотношений, когда, в связи с огромным объемом регулируемых в них интересов, регулирование производится множеством нормативно-правовых актов - начиная международными документами и заканчивая ведомственными инструкциями. Фактически всяким из упомянутых нормативно-правовых актов самостоятельно устанавливаются свои понятия и термины, которые им используются.

Для того, чтобы решить сложившуюся ситуацию, необходима систематизация всей нормативной базы регулирования, отмена огромного большинства ведомственных приказов и производство государственного контроля за безопасностью дорожного движения исключительно в пределах, устанавливаемых федеральным законодательством. Исходя из этого, необходимо отметить, что каждой страной должна разрабатываться собственная политика обеспечения безопасности дорожного движения.

## 2.2 Административно-правовые методы обеспечения безопасности дорожного движения

Современный период развития российской государственности характеризуется достаточно высокой степенью технического развития, в том числе и в области дорожного движения, а также вовлечением в процесс дорожного движения значительного количества людей и транспортных средств. Именно поэтому деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий является проблемой многоаспектной, требующей пристального внимания. Значение вопроса

обеспечения безопасности дорожного движения трудно переоценить. Обозначенному направлению деятельности уделяет пристальное внимание, как руководство государства, так и ученые-административисты. Отрицательные последствия, наступающие в результате нарушения правил дорожного движения, касаются как материальных ресурсов государства, так и человеческих жизней. Это направление рассматривается как важнейшее во всех странах мира, вне зависимости от их экономического развития. Отметим, что Российская Федерация решает проблемы в рассматриваемой сфере не изолированно от международного сообщества. Проблеме обеспечения безопасности дорожного движения в мировом сообществе всегда уделялось значительное внимание, однако именно в последние десятилетия она встала особенно остро<sup>1</sup>.

Обеспечение безопасности дорожного движения не является некой обособленной субстанцией, оно тесно связано с решением демографических, социальных, экономических и иных задач, стоящих перед государством в современный период развития. Целый комплекс нормативных правовых актов (Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 года № 1662-р<sup>2</sup>; Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утверждена Указом Президента Российской Федерации от 09.10.2007 года № 1351<sup>3</sup>; Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 года

---

<sup>1</sup> Занина Т.М., Четверикова А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2014. – № 4. – С. 50–51.

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 47. – С. 5489.

<sup>3</sup> Указ Президента РФ от 09.10.2007 № 1351 (ред. от 01.07.2014) «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 42. – С. 5009.

№ 848<sup>1</sup>; Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах») определяют проблему безопасности дорожного движения как приоритетную.

Напомним, что в марте 2016 года В.В. Путин принял участие в расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации и в своем выступлении обратил внимание на то, что на сегодняшний день по-прежнему актуальными остаются проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Заметим, что решение проблемы безопасности дорожного движения требует постоянного внимания со стороны государства. По нашему мнению, может принести реальную пользу пристальное рассмотрение на самом высоком уровне следующих вопросов:

- организация системного взаимодействия между всеми участниками дорожного движения, а также государственными органами, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

- активизация работы органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в направлении повышения уровня безопасности дорожного движения;

- усиление юридической ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

- более широкое вовлечение негосударственных структур в процесс профилактики административных правонарушений и пропаганды безопасности дорожного движения;

- обеспечение должного уровня технического оснащения мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 20.09.2017, с изм. от 12.10.2017) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)» // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 51. – С. 4895.

- законодательное закрепление стимулирования законопослушного поведения у участников дорожного движения. Представляется, что достижение вышеизложенных целей может быть возможным, если более системно будут использоваться в деятельности ГИБДД аналитические материалы причин и условий, способствующих совершению правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. При этом данный анализ не должен носить общий характер, а учитывать географические, территориальные, экономические, национальные особенности каждого субъекта Российской Федерации. На основе этого анализа совместно с государственными структурами конкретного субъекта России следует выработать стратегию развития деятельности государственных органов по предупреждению и пресечению административных правонарушений в области дорожного движения в данном конкретном субъекте. Вполне возможно, исходя из такого анализа, сформулировать также конкретные профилактические мероприятия, направленные на предупреждение подобных нарушений<sup>1</sup>.

Необходимо учитывать не только виды административных правонарушений в рассматриваемой сфере, которые чаще совершаются на территории того или иного субъекта, но и личностные характеристики тех лиц, которые их совершают. Однако комплекс таких мероприятий, как мне видится, будет неполным, если не предусмотреть юридическую ответственность самих государственных органов, наступающую в случае невыполнения ими взятых на себя обязательств. Оценку данной деятельности могут осуществлять как вышестоящие государственные органы, так и граждане самого государства. Например, целесообразно систематически проводить опрос общественного мнения относительно деятельности государственных органов в сфере безопасности дорожного движения. Анализ полученных результатов следует осуществлять, в том числе в сравнении с

---

<sup>1</sup> Адмиралова И.А. Реализация полицией административно-правовых средств обеспечения прав и свобод граждан. М. – 2016. – С. 37–38.



конкретными статистическими данными на территории субъектов Российской Федерации. Кроме того, государство должно поддерживать общественные формирования, деятельность которых направлена на профилактику и пропаганду безопасности дорожного движения.

Думается, что для исполнения принципа неотвратимости административной ответственности, который, в свою очередь, позволит сформировать соответствующий менталитет у населения, необходимо рассмотреть вопрос о законодательном урегулировании следующих направлений: - проработать вопрос действия процессуального правового акта, который в значительной степени обеспечит прозрачность применения мер административной ответственности, а главное, позволит сформировать единый подход в производстве по делам об административных правонарушениях на территории всех субъектов Российской Федерации<sup>1</sup>.

По состоянию на сегодняшний день, действующая редакция КоАП РФ не содержит положений по процедуре применения конкретных мер административной ответственности, в том числе в деятельности подразделений ГИБДД. Заметим, что процедуры их применения содержатся в разрозненных ведомственных нормативных правовых актах, которые зачастую даже не обеспечены методическими рекомендациями по порядку их применения, либо давно устарели. Например, при анализе основных положений главы 32 КоАП РФ «Порядок исполнения отдельных видов административных наказаний» целесообразно отметить, что отдельные нормы требуют изменений:

1. Так, в 5 части статьи 32.2 предусмотрена возможность возбуждения производства по делу об административном правонарушении по ст. 20.25 КоАП РФ, однако законодатель не указывает, на кого конкретно возлагается обязанность по уведомлению об уплате административного штрафа, и если

---

<sup>1</sup> Молчанов П.В. Административная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: направления и тенденции (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. – 2016. – № 10. – С. 15–16.

данная обязанность остается за лицом, которому такое наказание назначено, то, как это соответствует принципу презумпции невиновности?

На мой взгляд, данная обязанность должна быть законодательно возложена на государственные органы, вовлеченные в орбиту исполнения административных наказаний, а это, в свою очередь, требует технического обеспечения организации взаимодействия всех звеньев указанной системы<sup>1</sup>.

2. Часть 4. ст. 32.6 КоАП РФ указывает, что по истечении срока лишения специального права документы, изъятые у лица, подлежат возврату, при этом законодатель не конкретизирует порядок возврата и наступление каких-либо юридических последствий для лица, ответственного за своевременный возврат. Представляется, что также необходимо предусмотреть возможность применения дополнительных мер воздействия, которые были бы направлены на недопущение повторного совершения административных правонарушений, повлекших лишение специального права. Это может быть, например, посещение специальных психологических тренингов с обязательной последующей сдачей тестов и т.д. Здесь уместно отметить, что сдача теоретических зачетов на знание правил дорожного движения по истечению срока лишения специального права, как одна из мер административного принуждения, уже введена и осуществляется повсеместно по всей территории Российской Федерации.

Подводя итог сказанному, можно сделать вывод, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения по-прежнему занимает одно из ведущих направлений социально-экономического развития страны. Ее решение, как уже отмечалось, отнесено к числу приоритетных направлений государственной политики. Принимаемые на федеральном и региональном уровнях меры - это стратегическая линия государства, нацеленная на наведение должного порядка на дорогах страны и, конечно же, на решение вопросов обеспечения безопасности граждан в целом.

---

<sup>1</sup> Осинцев Д.В. Методы административно-правового воздействия: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург. – 2013. – С. 26–27.

Считаем, что решение этой проблемы во многом зависит от слаженных действий всех элементов государственной системы обеспечения общественной безопасности. Не следует забывать в данном контексте и об институтах гражданского общества, которые в современном мире являются мощным стимулятором развития общественных отношений в заданном векторе, а также формирования положительной правовой модели поведения у всех участников дорожного движения.

Представляется, что также большое значение приобретает сегодня институт исполнения постановлений о наложении административных наказаний, который при правильном его использовании выступит гарантом неотвратимости административной ответственности и, как следствие, обеспечит формирование у населения стойкого убеждения, что за каждое совершенное противоправное деяние обязательно наступит ответственность.

### 3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

#### 3.1 Проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России

Одной из основных проблем деятельности дорожно-патрульной службы, является сокращение численности сотрудников ГИБДД, а также экипажей ДПС ГИБДД, вследствие чего фактически отсутствует возможность выявлять и пресекать совершаемые участниками дорожного движения правонарушения, многие из которых несут в себе высокую общественную опасность, например, управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством, либо находящимся в состоянии опьянения, нарушение правил перевозки людей, нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа и другие. Пресечение указанных правонарушений невозможно без участия сотрудника ГИБДД.

Так, Президентом Российской Федерации 31 декабря 2017 года был издан указ № 652, в котором говорится об установлении с 1 января 2018 года предельной штатной численности органов внутренних дел РФ ( без персонала по охране и обслуживанию зданий), финансируемую за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, в количестве 894 871, в том числе сотрудников органов внутренних дел РФ в количестве 746 859 человек, федеральных государственных гражданских служащих – 17 199 человек, работников – 130 813 человек<sup>1</sup>. Согласно данному указу штатная численность органов внутренних дел сокращается на 10 тыс. человек по сравнению с прошлым годом.

Существуют мнения, что в современных условиях специальные технические средства, в частности, средства, имеющие функции фото- и

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 31.12.2017 № 652 « О внесении изменения в Указ Президента РФ от 5 мая 2014 года № 300 « О некоторых вопросах Министерства внутренних дел РФ» // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 21. – С. 2992.

видеозаписи, работающие в автоматическом режиме, способны заменить инспектора ДПС ГИБДД. Несомненно, такие технические средства позволяют выявлять административные правонарушения, однако, круг таких правонарушений ограничен. Так, с помощью технических средств автоматической фиксации возможно выявление таких правонарушений, как превышение установленной скорости движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств и некоторые другие. Но с помощью средств фиксации становится невозможно выявление и пресечение таких административных правонарушений, как управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством, либо находящимся в состоянии опьянения, управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, нарушение правил перевозки людей, нарушение Правил дорожного движения пешеходом и другие. Именно обозначенные правонарушения несут в себе высокую общественную опасность и могут повлечь причинение вреда жизни и здоровью граждан. Кроме того, с помощью средства автоматической фиксации возможно выявить правонарушение, однако, только сотрудник ГИБДД способен осуществлять весь комплекс мер, направленных на его пресечение.

В условиях постоянной автомобилизации населения, деятельность сотрудников ГИБДД приобретает особое значение в обеспечении безопасности дорожного движения. Сокращение численности сотрудников ГИБДД недопустимо и влечет за собой непривлечение к административной ответственности лиц, совершающих правонарушения в области дорожного движения, и, как следствие, порождает чувство безнаказанности правонарушителя, осознание им того, что за совершенное правонарушение он не будет привлечен к установленной юридической ответственности. Например, лицо, находящееся в состоянии алкогольного опьянения, без всяких сомнений совершит управление транспортным средством, в случае,

если он не будет выявлен сотрудниками ГИБДД, он продолжит управлять транспортным средством в таком состоянии, что в последствии может привести к человеческим жертвам.

Сотрудники ГИБДД – основное звено, осуществляющее деятельность по пресечению административных правонарушений в области дорожного движения путем применения мер административного пресечения. В условиях, когда происходит их сокращение, правонарушителям удается избежать привлечения к административной ответственности, а латентность административных правонарушений растет. Именно поэтому необходимо принятие таких управленческих решений, которые не только не будут вести к сокращению числа сотрудников ГИБДД, осуществляющих основной контроль за безопасностью дорожного движения, но и будут способствовать совершенствованию такого контроля.

Законодатель, наделив сотрудника полиции правом применения огнестрельного оружия, одновременно поставил его в зависимость от определенных условий. Необходимо, чтобы водитель своими действиями создавал угрозу жизни и здоровью граждан, что является оценочной категорией<sup>1</sup>.

У сотрудника полиции в случае преследования правонарушителя есть выбор: применить огнестрельное оружие и в последующем быть подвергнутым уголовному преследованию, если в результате причинен вред жизни или здоровью водителю-правонарушителю, либо, не применяя огнестрельное оружие, преследовать, опережать, осуществлять наезд на автомобиль правонарушителя до его остановки, что создает угрозу жизни и здоровья как для окружающих, так и для сотрудников полиции, осуществляющих преследование.

---

<sup>1</sup> Самойлюк Р.Н. Особенности административно-юрисдикционной деятельности ДПС ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2015. – №4 (32). – С. 177–181.

Рассмотрим несколько ситуаций, которые свидетельствуют о имеющихся проблемах при применении огнестрельного оружия сотрудниками полиции для остановки транспортного средства водитель которого не выполнил требование об остановке.

В ночь с 31 августа на 1 сентября 2014 года, инспектор ДПС подал знак с требованием остановки одному из авто. Причиной для проверки стало то, что государственные регистрационные номера машины были заклеены. Однако на жест инспектора водитель не отреагировал и продолжил движение. Наряд ДПС ГИБДД принял решение догнать нарушителя и поехал вслед за ним. Позже водитель попытался скрыться от преследования, создавая угрозу жизни и здоровью граждан. При движении по проспекту Победы города Копейска сотрудник полиции принял решение о применении табельного оружия. Инспектор дважды выстрелил в направлении автомобиля нарушителя, после чего авто получило механические повреждения заднего колеса и остановилось. За управлением автомобиля находился 22-летний водитель в состоянии алкогольного опьянения<sup>1</sup>.

2 июля 2017 года на территории Свердловской области водитель автомобиля «ВАЗ-21144» проигнорировал требование сотрудников ГИБДД остановиться. Старший инспектор ДПС и его коллега начали преследование машины. На одной из улиц нарушитель бросил свой автомобиль и попытался убежать, однако вскоре его настиг 26-летний младший лейтенант полиции. При задержании, по предварительным данным, мужчина оказал сопротивление и причинил полицейскому несколько травм, при этом он еще угрожал металлическим предметом, похожим на нож. В итоге инспектор ДПС вынужден был применить табельное оружие, сделав предупредительный выстрел в воздух. Однако это не охладило пыл нарушителя, он продолжил нападать на представителя власти. Тогда младший лейтенант произвел еще один выстрел, ранив нападавшего

---

<sup>1</sup> Погоня ДПС за машиной нарушителя в Копейске закончилась стрельбой // Официальный сайт газеты «Аргументы и факты». URL: <http://www.chel.aif.ru/incidents/other/1328020>. – (Дата обращения: 18.06.2018).

в область бедра. С места происшествия сотрудник ГИБДД и нарушитель, который ранее уже привлекался к административной ответственности, в том числе за езду без прав, были госпитализированы в местную больницу<sup>1</sup>.

В рассмотренных случаях правонарушитель совершает административное правонарушение, управляя транспортным средством и не выполняя требования сотрудников полиции об остановке. Сотрудники полиции осуществляют преследование правонарушителя.

В первой ситуации удастся избежать жертв дорожно-транспортного происшествия, однако, правильны ли были действия сотрудников полиции при пресечении административного правонарушения. Пресечение правонарушения сотрудниками полиции было осуществлено путем применения огнестрельного оружия по колесам автомобиля в результате чего данное транспортное средство было остановлено, а правонарушитель был задержан.

Во второй ситуации правонарушитель, при попытке скрыться, изначально совершает административное правонарушение, а в последующем – преступление, обладающее высокой степенью общественной опасности. В результате чего сотрудник ГИБДД получил телесные повреждения, а правонарушитель получил огнестрельное ранение

Видится необходимым совершенствование мер, направленных на пресечение административных правонарушений, совершаемых лицами, которые пытаются скрыться, не выполняя требования об остановке. Именно в действиях правонарушителя, пытающегося скрыться и за которым осуществляется преследование сотрудниками полиции, содержится высокая общественная опасность, особенно, если он находится в состоянии опьянения. Должны быть проработаны такие моменты действий сотрудников полиции в подобных ситуациях, при наступлении которых сотрудник не будет нести правовые последствия за свои законные действия в случае, когда

---

<sup>1</sup> Сотрудники ГИБДД устроили погоню за нарушителем, который не остановился по требованию полицейских // Новостной ресурс URA [Электронный ресурс]. URL: <https://ura.news/news/1052295612>. – (Дата обращения: 02.07.2017).



при применении огнестрельного оружия для остановки транспортного средства путем его повреждения, причиняется вред жизни или здоровью лица, пытающегося скрыться.

Другой не маловажной проблемой является снижение смертности при ДТП. Каждый год на дорогах страны в результате ДТП гибнут тысячи людей. В соответствии с этим Президентом Российской Федерации в 2012 году был издан указ № 598 о снижении смертности от дорожно-транспортных происшествий до 10,6 случая на 100 тыс. населения<sup>1</sup>.

В 2016 году число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, сократилось и составило 20,3 тыс. человек (в 2015 году – 21,3 тыс. человек, в 2012 году – 28 тыс. человек). Сократилось число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях за 2016 год – 710. По итогам 2015 года этот показатель составил 737 человек, по итогам 2012 года – 940 человек.

Такие результаты достигнуты за счет комплексного воздействия на причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, повышения дисциплины водителей транспортных средств и пешеходов в результате расширения пропагандистского влияния на них и усиления ответственности за нарушения правил дорожного движения, совершенствования системы оказания помощи пострадавшим<sup>2</sup>.

В настоящее время в России реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», которая стала логическим продолжением федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», в рамках которых осуществляется комплекс мероприятий,

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 07.05.2012 № 598 « О совершенствовании государственной политики в сфере здравоохранения» // Собрание законодательства. – 2012. – № 19. – С. 2335.

<sup>2</sup> Отчет о ходе реализации Программы за 2016 год // Официальный сайт Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/gosprogram/Gosprogramma/отчет-о-ходе-реализации-программы> – 2016. – (Дата обращения: 15.05.2018).

проводимых министерствами и ведомствами Российской Федерации, в том числе Министерством внутренних дел. В числе главных направлений реализации упомянутой выше программы следует отметить совершенствование нормативно-правового обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Актуальность данного направления связана, в первую очередь, с динамичностью общественных отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности в целом и обеспечением безопасности дорожного движения в частности<sup>1</sup>.

Остановимся на некоторых аспектах нормативного регулирования, влияющих на эффективность обеспечения безопасности дорожного движения. Во-первых, отмена ответственности за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10 километров в час, но не более 20 километров в час, предусматривавшуюся ч. 1 ст. 20.9 КоАП, создает у водителей иллюзию разрешения управления транспортным средством с допустимым превышением скоростного режима до 20 километров в час.

Опасность подобного превышения особенно негативно сказывается на безопасности участников дорожного движения в населенных пунктах, где в большинстве случаев действующие на территории Российской Федерации Правила дорожного движения допускают движение транспортного средства со скоростью не более 60 километров в час. Превышение указанного скоростного лимита на 20 километров в час приводит в большинстве случаев к гибели пешеходов и велосипедистов, ставших участниками дорожно-транспортного происшествия.

Мировые стандарты безопасности в настоящее время устанавливают в качестве оптимального скоростного режима в населенных пунктах ограничение скорости в 50 километров в час как обеспечивающего должную

---

<sup>1</sup> Бавсун И. Г. Проблемы реформирования органов внутренних дел на современном этапе // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2015. – № 4. – С. 40–41.

безопасность наименее защищенных участников дорожного движения. На наш взгляд, является целесообразным рассмотрение законодателем возможности введения на федеральном уровне ограничения скорости движения в населенных пунктах в соответствии с существующими международными стандартами, что также позволит снизить показатели смертности и травматизма на дорогах и улицах страны.

Во-вторых, проблемы реализации программ подготовки водителей и утвержденного порядка допуска к управлению транспортными средствами. В течение 2013-2016 годов в Российской Федерации приняты серьезные шаги по совершенствованию нормативно-правовой базы, регламентирующей порядок подготовки водителей на территории нашего государства и получения ими водительского удостоверения. Так, принятие перечня программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств и утверждение нового порядка допуска к управлению транспортными средствами свидетельствуют о повышенном внимании к выпускникам автошкол и получаемым по итогам их обучения навыкам. В частности, в программах увеличено количество часов, отводимых на практическое обучение кандидатов в водители, усложнены требования к итоговым испытаниям<sup>1</sup>.

Вместе с тем, на мой взгляд, современные реалии управления транспортными средствами, требуют пристального внимания к получаемым навыкам, в первую очередь, вождения в различных условиях движения. Удачным примером можно считать опыт Финляндии, когда водитель проходит обучение вождению в различные сезоны года, что, несомненно, снижает его шансы стать участником ДТП и позволяет избежать более тяжелых последствий для всех участников дорожного движения.

В-третьих, серьезную проблему при обеспечении безопасности дорожного движения представляет собой агрессивное вождение, а также

---

<sup>1</sup> Головкин В.В. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы реформы и перспективы // Административное право и процесс. – 2016. – № 12. – С. 52–53.

достаточно большое количество лиц, пытающихся использовать свои должностные полномочия либо социальный статус для отступления от правил дорожного движения. Обе эти проблемы носят комплексный характер и требуют активной совместной работы общества и государства.

Так, Президентом Российской Федерации в 2012 году был издан указ № 636, который существенно уменьшил число транспортных средств, на которые может быть произведена установка специальных и звуковых сигналов, что способствует нормализации дорожного движения в крупных городах, в первую очередь, Москве и Санкт-Петербурге. Вместе с тем до сих пор сохраняются попытки ряда участников дорожного движения своего рода «выделения» среди прочих путем размещения всевозможных «пропусков», указывающих на их принадлежность (реальную либо фиктивную) к тем или иным органам государственной власти, общественным организациям, использованием «красивых» государственных регистрационных знаков. Суть подобных действий, на наш взгляд, состоит в психологическом воздействии указанных субъектов на участников дорожного движения и должностных лиц компетентных органов, осуществляющих федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, в целях отступления от действующих правил дорожного движения и освобождения от административной ответственности.

Мерой борьбы с подобного рода нарушителями следует считать принципиальное и объективное отношение уполномоченных должностных лиц, в первую очередь, сотрудников Государственной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, к совершаемым ими нарушениям правил дорожного движения. Особо следует заострить внимание на проблеме агрессивного вождения, которое существует во всех странах мира, в том числе и Российской Федерации. Данное явление достаточно часто встречается среди водителей на дорогах нашей страны и имеет однозначно негативные последствия, поскольку зачастую связано с пренебрежительным отношением к правилам дорожного движения, что

становится причиной ДТП с различными последствиями, включая гибель и ранения людей.

Сложности привлечения к ответственности таких нарушителей обусловлены как отсутствием на сегодняшний день эффективных механизмов контроля, так и законодательной неопределенности самого термина, описывающего агрессивное вождение. Однако это не означает, что проблема не имеет решения либо не осознается государственными органами власти.

В настоящее время ведомственными документами предусматривается возможность осуществления контроля за дорожным движением сотрудниками ГИБДД на патрульном автомобиле, не имеющем специальной цветографической схемы, что требует в случае пресечения и оформления административного правонарушения, передачи информации другим нарядам полиции, несущим службу на автомобиле со специальной цветографической схемой, в пешем порядке либо на посту для последующей остановки нарушителя. Несение службы при этом сотрудниками осуществляется в форме. Подобная схема выявления и пресечения административных правонарушений является достаточно эффективной, но требует применения специальных средств видеофиксации действий нарушителя, поскольку зачастую устного свидетельства инспектора дорожно-патрульной службы о факте выявленного им нарушения недостаточно для принятия уполномоченным должностным лицом либо судьей обоснованного решения по делу об административном правонарушении.

В результате проведенного нами анализа выявлены следующие проблемы:

1. Сокращение численности сотрудников ГИБДД, как основных субъектов по пресечению административных правонарушений в области дорожного движения.

2. Применение сотрудниками ГИБДД огнестрельного оружия для пресечения административных правонарушений.

### 3. Сокращение численности погибших в результате ДТП.

Выявленные проблемные вопросы деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения, позволяют говорить о том, что в настоящее время существует необходимость дальнейшего совершенствования данной деятельности, а поставленные проблемы требуют принятия определенных управленческих решений.

#### 3.2 Совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России

Федеральный закон от 10.12.1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.) «О безопасности дорожного движения» и более чем через 20 лет своего существования продолжает оставаться в значительной степени рамочным документом, определяющим основные принципы и параметры функционирования административно-правового института и государственного механизма обеспечения безопасности дорожного движения. Сформированная данным федеральным законом организационно-правовая система представляет собой мощный межотраслевой конгломерат государственных органов и организаций, роль центрального звена в котором играет ГИБДД МВД России. Между тем указанная система имеет мало отличий от аналогичной модели советского и переходного периодов начала 1990-х годов, которую в то время критиковал Б.В. Россинский, отмечая, в частности, неповоротливость столь громоздкого и неоднородного механизма, отвлечение большого количества ресурсов на выполнение внутренних контрольно-распорядительных функций, обилие обрабатываемой информации, что неизбежно влечет снижение способности управляющего центра учитывать и анализировать все поступающие данные и вырабатывать оптимальные решения.

И сегодня многие исследователи отмечают чрезмерную функциональную загруженность Госавтоинспекции, общее количество задач и функций которой, по некоторым данным, составляет 48. При этом кроме

большого объема прямых надзорных обязанностей речь также идет о проблематике излишне широких компетенций ГИБДД МВД России в административно-хозяйственной сфере деятельности государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также возложенных на службу межведомственных функций планирования, координации и контроля. Без сомнения, в последнее десятилетие в области безопасности дорожного движения достигнуто много положительных результатов, главными из которых являются последовательное сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, количества погибших и пострадавших в ДТП и снижение уровня, так называемого социального риска в этой сфере общественной жизнедеятельности. Полагаем, что эти и иные достижения стали возможными за счет более широкого внедрения в процессы управления системой обеспечения безопасности дорожного движения экономических методов воздействия, частичного замещения ими административно-принудительных мер, свойственных всем государственным органам.

Значительные возможности для таких преобразований дает программно-целевой метод государственного управления, а конкретные результаты достигнуты в ходе реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» и первого этапа федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». Вместе с тем недоработки в организационно-управленческой сфере функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, проявляющиеся главным образом в сохранении неоправданно широкой сферы ответственности ГИБДД МВД России, сделали эту службу, да и все министерство, заложником старых административно-командных методов государственного управления. Очевидно, что в сложившихся условиях требуется четкое нормативно-правовое разграничение полномочий министерств, ведомств и организаций, обеспечивающих безопасность

дорожного движения. Прежде всего, это касается ГИБДД МВД России, Ространснадзора и Росавтодора, которые, являясь основными субъектами данной деятельности, в отдельных вопросах конкурируют между собой, тогда как иные важные функции реализуются ими недостаточно эффективно и при отсутствии должного взаимодействия<sup>1</sup>.

Несовершенство нормативно-правовой базы деятельности государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, фундаментом которой является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», серьезным образом влияет на эффективность деятельности ГИБДД МВД России. Снижаются возможности Госавтоинспекции по осуществлению прямого надзора в сфере безопасности дорожного движения, где должен в полной мере раскрываться потенциал дорожно-патрульной службы ГИБДД.

Надзор является главенствующей функцией Госавтоинспекции, именно в этой области у нее нет конкурентов в лице иных министерств и ведомств и только в такой форме административная деятельность сотрудников ГИБДД, обеспеченная правом на применение мер государственного принуждения, может быть наиболее полезной. Кроме того, представляется важным осветить указанные проблемные стороны деятельности ГИБДД МВД России, отталкиваясь от чисто полицейской сферы интересов, включающей в себя, помимо прочего, охрану и обеспечение общественного порядка, предупреждение и пресечение преступлений и иных правонарушений. Недостаточная универсальность работы Госавтоинспекции в этой чувствительной области общественных отношений вполне определенным образом влияет на состояние оперативной обстановки на территориях обслуживания органов внутренних дел и на результативность работы полиции по обеспечению контроля.

---

<sup>1</sup> Попугаев Ю.И. О некоторых аспектах совершенствования административно-деликтного законодательства // Административное право и процесс. – 2017. – № 10. – С. 8–9.



Дорожно-патрульная служба представляет собой основные силы и средства ГИБДД МВД России. По этой причине она тем или иным образом задействована в решении всех задач, относящихся к сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и поэтому, безусловно, на деятельности дорожно-патрульной службы отражаются присущие Госавтоинспекции проблемы организационно-управленческого и правового характера. Обеспечивая реализацию большого и сложного набора компетенций ГИБДД, дорожно-патрульная служба на протяжении многих лет отдалялась от сферы милицейских, а затем полицейских задач. Этот процесс продолжается в условиях, когда вроде бы соответствующие субъекты управления на всех уровнях понимают, что в современных крайне сложных условиях работы территориальных органов МВД России достижение требуемой эффективности деятельности возможно только при комплексном задействовании всех подразделений и служб в решении наиболее важных задач<sup>1</sup>.

Ошибочным является мнение о допустимости разграничения компетенций ДПС ГИБДД и патрульно-постовой службы полиции по принципу превалирования так называемых основных функций - обеспечения безопасности дорожного движения и охраны общественного порядка. На самом деле и Госавтоинспекция нуждается в возможно более полном участии иных полицейских подразделений в профилактике и пресечении правонарушений в области дорожного движения, и эффективность работы органов внутренних дел по обеспечению правопорядка в общественных местах значительно выше при участии в ней нарядов ДПС ГИБДД на постоянной основе. Подчеркнем, что это не означает необходимость "разворота" дорожно-патрульной службы в каком-то ином направлении,

---

<sup>1</sup> Егоров Г.Г. Основные направления развития законодательства и правореализационной практики в сфере дорожного движения (глава 6) // Актуальные проблемы юридической теории и практики / под ред. Ю.И. Миронова, Г.Г. Егорова. Волгоград: Волгоградское научное изд-во. – 2016. – С. 193–194.

напротив, ее деятельность должна стремиться к универсальности, то есть в полной мере отвечать современным требованиям общества к реализации полицией своего социального предназначения, отраженного в ч. 1 ст. 1 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции». В свою очередь, работа другой значительной полицейской силы - патрульно-постовой службы полиции (ППСП) также должна стать более значимой в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения. Пока же наблюдается совершенно неприемлемая ситуация, когда наряды ППС могут довольно ограниченными способами реагировать лишь на наиболее явные и общественно опасные нарушения правил дорожного движения, а сотрудники ДПС ГИБДД не обладают правовыми знаниями и навыками, необходимыми для пресечения административных правонарушений, посягающих на общественный порядок.

Для граждан зачастую неочевидным является факт принадлежности сотрудников ГИБДД к полиции, - настолько обособленные задачи они выполняют и так редко их можно увидеть пресекающими нарушения правопорядка в общественных местах; каждый случай непринятия мер в отношении правонарушителя сотрудником полиции расценивается людьми как факт недобросовестного отношения к своей работе всей полицией в целом; вполне можно говорить о наличии у общества потребности видеть в каждом полицейском универсального профессионала, способного как минимум осуществлять действия по пресечению правонарушений и задержанию лиц, их совершивших. Для системы органов и подразделений МВД России в целом и полиции как ее основного элемента правоохранительная функция является ключевой. Весь набор компетенций полиции реализуется ею, исходя, в первую очередь, из своего правоохранительного предназначения, а большинство прав и обязанностей полиции имеют публичный характер. Фактически именно в публичных (то есть общественных) местах наряды полиции, реализуя еще одну важную социальную роль, отраженную в ч. 2 ст. 1 Федерального закона «О полиции»,

незамедлительно приходят на помощь каждому, кто нуждается в защите от преступных и иных противоправных посягательств<sup>1</sup>.

Охрана общественного порядка по своему содержанию - надзорная деятельность, при выполнении которой нарядами полиции обеспечивается присутствие в публичных местах в целях контроля за соблюдением действующего законодательства, реагирования на возможные нарушения общепринятых норм и правил поведения, угрожающих общественному спокойствию, а также профилактики правонарушений и содействия физическим лицам и организациям в реализации их прав, обязанностей и законных интересов. В ходе обеспечения общественного порядка нарядами полиции предпринимаются активные действия, направленные на защиту права от нарушений, а физических лиц и организаций - от ущемления их законных прав и интересов посредством пресечения правонарушений, задержания лиц, их совершивших, привлечения данных лиц к установленной юридической ответственности и принятия мер по восстановлению нарушенных прав.

Обеспечение безопасности дорожного движения является самостоятельной формой деятельности полицейских подразделений (преимущественно ДПС ГИБДД и участковых уполномоченных полиции), содержание которой раскрывается через анализ Положения о ГИБДД МВД России<sup>2</sup>. Данный документ устанавливает, что Госавтоинспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения, обеспечивая соблюдение юридическими лицами и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской

---

<sup>1</sup> Головкин В.В. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы реформы и перспективы // Административное право и процесс. – 2016. – № 12. – С. 54–55.

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 03.05.2005) « О положении Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ» // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 679. – С. 4982.

Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Административный надзор полиции, частью которого является и надзор в области безопасности дорожного движения, по мнению большинства исследователей, представляет собой сложный организационно-правовой феномен. С одной стороны, без сомнения, он является одним из способов охраны общественного порядка, а с другой - и сам несет в себе ряд функций, основная из которых правоохранительная. Из изложенного можно сделать вывод о том, что деятельность полиции по обеспечению безопасности дорожного движения направлена на достижение целей охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также защиты интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Выполнение соответствующих контрольно-надзорных, распорядительно-регулирующих и иных действий является способом охраны общественного порядка, при этом обеспечивается выявление и устранение угроз различного характера, а также реализуются защитные функции полиции, в основном посредством применения мер административного пресечения. Вместе с тем для полноценного задействования в деятельности полиции по охране и обеспечению общественного порядка наряды ДПС ГИБДД, кроме выполнения функций надзора за безопасностью дорожного движения, должны принимать самое непосредственное участие в профилактике и пресечении любых правонарушений, посягающих на общественный порядок. Только с их помощью территориальные органы МВД России могут реализовать

комплексный подход в решении своих ключевых задач, таких как, например, противодействие преступности<sup>1</sup>.

Рассматривая проблему высокого уровня преступности в общественных местах как неудовлетворительный результат работы комплексных сил органов внутренних дел по обеспечению правопорядка, можно увидеть, что при обособленном характере работы ДПС ГИБДД с учетом переподчинения системы подразделений вневедомственной охраны новому федеральному ведомству (Росгвардии) основная правоохранительная нагрузка ложится на сотрудников патрульно-постовой службы полиции. Однако в ходе реформирования органов внутренних дел подразделения ППСП сохранились в подавляющем большинстве случаев только в крупных населенных пунктах, а в результате проведенных организационно штатных мероприятий в других полицейских службах значительно увеличился объем участия патрульно-постовых нарядов в обеспечении реагирования на поступающие в органы внутренних дел заявления и сообщения по различным фактам.

В настоящее время деятельность территориальных органов МВД России по охране и обеспечению общественного порядка строится в соответствии с Наставлением об организации комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах, утвержденным приказом МВД России от 5 октября 2013 г. № 825 дсп. Основными принципами этой деятельности являются использование всех имеющихся в распоряжении органа внутренних дел сил и средств и плановый характер организации их работы. Результатом реализации предписаний вышеуказанного Наставления является созданная в каждом территориальном органе МВД России на районном уровне комплексная

---

<sup>1</sup> Головкин В. В. Реформирование контрольно-надзорных функций Государственной инспекции безопасности дорожного движения: история и перспективы // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2016. – № 2 (61). – С. 45–46.

система обеспечения правопорядка на улицах и в иных общественных местах, основные параметры которой фиксируются в плане единой дислокации. Данный план является гибким документом тактического планирования и утверждается руководителем органа внутренних дел на среднесрочную перспективу - 2 года. Так сложилось, что наличие целого ряда организационных проблем, присущих работе указанной комплексной системы в органах внутренних дел, обусловлено особым статусом Госавтоинспекции. Это выражается, например, в том, что начальник ГУОБДД МВД России, выступая в качестве главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации, обладает совершенно самостоятельной сферой компетенций и является также прямым руководителем всей системы служб и подразделений ГИБДД на территории Российской Федерации.

В сложившемся таким образом механизме управления многие организационные решения, касающиеся деятельности ДПС ГИБДД, принимаются исключительно руководством Госавтоинспекции. В частности, это касается порядка утверждения дислокаций постов и маршрутов патрулирования подразделений ДПС на районном уровне, когда оно осуществляется непосредственно органами управления Госавтоинспекции регионального уровня в обход руководства органов внутренних дел, после чего эти документы в готовом виде направляются в ОВД для включения в планы единой дислокации. Похожим образом организуется и формирование карточек постов и маршрутов патрулирования нарядов ДПС ГИБДД, при этом определенные этими документами цели, задачи и обязанности нарядов ДПС ограничены только вопросами обеспечения безопасности дорожного движения. Отсюда отчасти становится понятной неготовность инспекторов ДПС ГИБДД к реагированию на нарушения общественного порядка, ведь карточка поста, маршрута патрулирования представляет собой для рядового сотрудника базовый документ, определяющий перечень задач, реализуемых им в ходе несения службы.

При таком подходе включение постов и маршрутов патрулирования подразделений ДПС в общую систему дислокации комплексных сил происходит формально, а это снижает правоохранительный потенциал полиции, так как остальное содержание плана единой дислокации является аналитически обусловленным и логически выверенным набором готовых алгоритмов, при помощи которых орган внутренних дел способен эффективно решать задачи охраны и обеспечения общественного порядка, как в повседневном режиме, так и в особых условиях<sup>1</sup>.

Полагаем, что дальнейшее развитие дорожно-патрульной службы возможно только за счет прекращения ее «дрейфа» в сторону своей сугубо узкой специализации и придания импульса в направлении большей вовлеченности в деятельность полиции по охране и обеспечению общественного порядка. Судя по всему, на этом пути неизбежно должно произойти сближение компетенций ДПС ГИБДД и ППСП. Для обеспечения соответствующих позитивных изменений необходима корректировка Указа Президента РФ от 15.06.1998 года № 711 (ред. от 02.03.2018 г.) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» в целях конкретизации в Положении о ГИБДД МВД России функций дорожно-патрульной службы в составе Госавтоинспекции, которая в настоящее время отсутствует.

При этом крайне важным является расширение обязанностей службы в сфере охраны и обеспечения общественного порядка. Требуется также уточнение в Положении о ГИБДД МВД России полномочий руководителей территориальных органов МВД России по управлению силами и средствами ГИБДД в целях охраны и обеспечения общественного порядка, решения иных возложенных на полицию задач.

---

<sup>1</sup> Калюжный Ю.Н. Методы правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2017. – № 8. – С. 64– 65.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, на мой взгляд, необходимо отметить, что совокупностью перечня историко-правовых аспектов развития нашего государства в советский период ее истории доказывается, что наиболее успешное функционирование этой службы возможно именно в структуре органов внутренних дел. С течением ряда лет осуществлялись неоднократные трансформации ее правового статуса, а круг задач, которые возлагались на эту службу, постоянно расширялся, что на конкретном этапе фактически придало ее деятельности надведомственный характер. В условиях перехода к рыночной экономике организационно-правовые формы и методы работы этой службы претерпели значительные изменения, они совершенствуются и в настоящее время.

Сегодня сотрудниками Госавтоинспекции несетя своя нелегкая служба по обеспечению безопасности наших граждан на улицах и дорогах страны. Они в соответствии со спецификой службы чаще, чем представители других, в прошлом милицейских, в настоящем - полицейских служб, сталкиваются с вооруженными преступниками и просто несознательными гражданами. Вся деятельность сотрудников ГИБДД происходит на виду у людей и поэтому авторитет полиции на сегодня в немалой степени зависит от работы сотрудников ГИБДД.

В современный период развития государственности обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности Российской Федерации. Управление обеспечением безопасности дорожного движения представляет собой сложную систему, которая включает в себя, целый комплекс взаимодействующих организационных, правовых, социально-экономических, профилактических, контрольно-надзорных и иных мер, осуществляемых специально уполномоченными на то государственными органами. Кроме того, данная система, в настоящий период, включает в себя совокупность общественных



организаций, основная цель деятельности которых предотвращение дорожно-транспортных происшествий, повышение уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Появление этой системы не было спонтанным явлением, в своем развитии деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения прошла определенные этапы, в ходе которых сформировались предпосылки формирования такой системы, в которой особая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Исторически сложившаяся система не сможет эффективно сосуществовать без постоянного процесса модернизации и развития, вместе с тем данная деятельность должна осуществляться в неразрывной связи с ретроспективными положительными аспектами, сформировавшими современный облик ГИБДД. Важно учесть, что в настоящий период осуществляется значительное количество мер, которые направлены на повышение эффективности системы безопасности дорожного движения.

Говоря о системе обеспечения безопасности дорожного движения, состоящей из совокупности многоуровневых, иерархически выстроенных, нелинейных органов, уместно утверждать, что многообразие функциональной структуры, рассматриваемой системы формирует определенные типовые модели управленческой деятельности государства для различных звеньев организационной структуры государственного управления ее подсистемами.

Система обеспечения безопасности дорожного движения, являясь государственной подсистемой, обладает всеми основными, присущими государственным системам признаками, вместе с тем для нее свойственно наличие индивидуальных, характерных признаков, связанных с управляющим воздействием на общественные отношения в области дорожного движения.

Исследование характерных признаков системы обеспечения безопасности дорожного движения позволяет точнее понять сущность и значение государственного управляющего воздействия на рассматриваемые общественные отношения, способствует действенному использованию ее потенциала в решении проблем, предупреждению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижению тяжести их последствий.

Правоприменительная деятельность ГИБДД - это действенный механизм в системе обеспечения безопасности дорожного движения, отказаться от которого на данном этапе невозможно, несмотря на все большее распространение мнения о способности техники, в частности средств автоматической видеофиксации, заменить инспектора ДПС на дороге, поскольку вряд ли она сможет осуществлять весь комплекс мер, именуемый обеспечением безопасности дорожного движения.

Следовательно, на мой взгляд, необходимо отметить, что, несмотря на имеющийся комплекс мероприятий по обеспечению безопасного уровня дорожного движения, проблема безопасности дорожного движения продолжает оставаться национальной проблемой Российской Федерации.

Проведенный анализ деятельности подразделений Госавтоинспекции свидетельствует, что пристальное внимание к одним проблемам в области безопасности дорожного движения в ущерб другим снижает в целом эффективность такой деятельности, в том числе в части предупреждения аварийности.

Круг функций, входящих в понятие правоприменительной деятельности, необходимо корректировать с учетом меняющихся подходов, в частности, исключение из ведения Госавтоинспекции технического осмотра не исключает обязанности в части осуществления государственного технического надзора за транспортными средствами, участвующими в дорожном движении.

Государственный надзор за обеспечением безопасности дорожного движения выступает в качестве особой деятельности, которая нацелена для

предотвращения, выявления и пресечения нарушений требований, определяемых в федеральных законах и, принимаемых на основании их, других нормативно-правовых актов РФ, законами и иными нормативно-правовыми актами субъектов Российской Федерации, производимой уполномоченным на то органом власти за выполнением всеми лицами, являющимися субъектами общественных отношений, которые возникают при перемещении людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, законодательства РФ, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в целях предупреждения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также, снижение тяжести их последствий.

В качестве характерной черты надзора за обеспечением безопасности дорожного движения выступает то, что это исполнительно-распорядительная деятельность, которая выражается в непрерывном и регулярном контроле за соблюдением мер по предупреждению причин, которые могут привести к ДТП, а также, снижению тяжести их последствий.

Законодательное регулирование общественных отношений, появляющееся при передвижении людей и грузов с помощью транспортных средств либо без таковых в пределах дорог, является несовершенным. Действующая система законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и ее реальное применение, имеет перечень трудностей. Например, необходимо поднятие вопроса нормативно-правового регулирования данной сферы правоотношений, когда, в связи с огромным объемом регулируемых в них интересов, регулирование производится множеством нормативно-правовых актов - начиная международными документами и заканчивая ведомственными инструкциями. Фактически всяким из упомянутых нормативно-правовых актов самостоятельно устанавливаются свои понятия и термины, которые им используются.

Для того, чтобы решить сложившуюся ситуацию, необходима систематизация всей нормативной базы регулирования, отмена огромного большинства ведомственных приказов и производство государственного контроля за безопасностью дорожного движения исключительно в пределах, устанавливаемых федеральным законодательством. Исходя из этого, необходимо отметить, что каждой страной должна разрабатываться собственная политика обеспечения безопасности дорожного движения.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения по-прежнему занимает одно из ведущих направлений социально-экономического развития страны. Ее решение, как уже отмечалось, отнесено к числу приоритетных направлений государственной политики. Принимаемые на федеральном и региональном уровнях меры - это стратегическая линия государства, нацеленная на наведение должного порядка на дорогах страны и, конечно же, на решение вопросов обеспечения безопасности граждан в целом.

Считаем, что решение этой проблемы во многом зависит от слаженных действий всех элементов государственной системы обеспечения общественной безопасности. Не следует забывать в данном контексте и об институтах гражданского общества, которые в современном мире являются мощным стимулятором развития общественных отношений в заданном векторе, а также формирования положительной правовой модели поведения у всех участников дорожного движения.

Представляется, что также большое значение приобретает сегодня институт исполнения постановлений о наложении административных наказаний, который при правильном его использовании выступит гарантом неотвратимости административной ответственности и, как следствие, обеспечит формирование у населения стойкого убеждения, что за каждое совершенное противоправное деяние обязательно наступит ответственность.

В решении многообразных и трудоемких задач обеспечения безопасности дорожного движения главнейшая роль отведена

Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Помимо этого, в качестве обязательного и действенного средства предупреждения дорожно-транспортных правонарушений и преступлений выступает контроль со стороны органов внутренних дел, потому что множество из них прямо или косвенно связаны с обеспечением безопасности дорожного движения.

Выполнение наибольшего объема работы по непосредственному обеспечению безопасности дорожного движения осуществляется специализированным органом государственного контроля - Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России. Госавтоинспекцией осуществляется своя деятельность чаще всего во взаимодействии с иными подразделениями полиции, военной автоинспекцией, государственными органами, иными организациями.

В результате проведенного нами анализа выявлены следующие проблемы:

1. Сокращение численности сотрудников ГИБДД, как основных субъектов по пресечению административных правонарушений в области дорожного движения.

2. Применение сотрудниками ГИБДД огнестрельного оружия для пресечения административных правонарушений в области дорожного движения. .

3. Сокращение численности погибших в результате ДТП.

Выявленные проблемные вопросы позволяют говорить о том, что в настоящее время существует необходимость дальнейшего совершенствования деятельности Государственной инспекции дорожного движения, а поставленные проблемы требуют принятия определенных управленческих решений.

Предпринимаемые действия по обеспечению безопасности дорожного движения должны соответствовать наиболее серьезным видам нарушений правил дорожного движения, создающих угрозу жизни и здоровья водителей

и пешеходов. При этом необходимо учитывать тот факт, что внедрение новых форм работы правоохранительных органов, введение дополнительной ответственности не могут дать одномоментного улучшения ситуации со смертностью и травматизмом на дорогах России. Оценка станет возможна только лишь по прошествии определенного времени, позволяющего с помощью реальных показателей оценить эффективность принятых мер.

Полагаем, что дальнейшее развитие дорожно-патрульной службы возможно только за счет прекращения ее «дрейфа» в сторону своей сугубо узкой специализации и придания импульса в направлении большей вовлеченности в деятельность полиции по охране и обеспечению общественного порядка. Судя по всему, на этом пути неизбежно должно произойти сближение компетенций ДПС ГИБДД и ППС. Для обеспечения соответствующих позитивных изменений необходима корректировка Указа Президента РФ от 15.06.1998 года № 711 (ред. от 02.03.2018 г.) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» в целях конкретизации в Положении о ГИБДД МВД России функций дорожно-патрульной службы в составе Госавтоинспекции, которая в настоящее время отсутствует.

Необходимо сделать работу инспектора ДПС ГИБДД более простой и понятной, снизить функциональную нагрузку в отдельных сферах и усилить контрольно-надзорную составляющую его службы в отношении участников дорожного движения. В этих целях требуется глубокая переработка нормативно-правовых актов МВД России. В частности, это касается деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.

Соответствующий Административный регламент, утвержденный Приказом МВД России от 30 марта 2015 г. № 380, наделяет наряды ДПС ГИБДД серьезным набором функциональных обязанностей в данной области. Вместе с тем, способность инспекторского состава ДПС ГИБДД фиксировать

серьезные дефекты дорожно-транспортной инфраструктуры является низкой ввиду отсутствия у большинства сотрудников технического образования и необходимых знаний широкого перечня стандартов, правил и технических норм.

Считаем целесообразным прекращение практики ограничения прав сотрудников ДПС ГИБДД на остановку транспортных средств в ходе несения службы и реализации этого архаичного и явно ошибочного по своей правовой природе метода обеспечения прав граждан в ведомственных нормативно-правовых актах. Вполне очевидно, что действующие ограничения значительно снижают возможности службы не только в контрольно-надзорной деятельности, но и в противодействии серьезным видам преступлений.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### РАЗДЕЛ 1. НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ

#### ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 05.02.2018) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1) – Ст. 1.
2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – С. 4873.
3. Федеральный закон от 26.12.2008 № 294-ФЗ (ред. от 27.11.2017) «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2018) // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 52 (ч. 1). – С. 6249.
4. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – С. 900.
5. Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 02.03.2018) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 25. – С. 2897.
6. Указ Президента РФ от 09.10.2007 № 1351 (ред. от 01.07.2014) «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 42. – С. 5009.
7. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 20.09.2017, с изм. от 12.10.2017) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)» // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 51. – С. 4895.
8. Постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 (ред. от 17.02.2018) «О федеральном государственном надзоре в области



безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 34. – С. 4446.

9. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 47. – С. 5489.

10. Приказ МВД РФ от 17.02.1994 № 58 (ред. от 12.09.2000) «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства» // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 51. – С. 4895.

## РАЗДЕЛ 2. УЧЕБНАЯ ЛИТЕРАТУРА

11. Майоров, В.И. Административная деятельность полиции: Общая часть: Учебное пособие / Под ред. проф. О.И. Бекетова. Омск: Омская академия МВД России. – 2015. – С. 312.

12. Адмиралова, И.А. Реализация полицией административно-правовых средств обеспечения прав и свобод граждан. М. – 2016. – С. 418.

13. Амбарцумян, В.В. Безопасность дорожного движения: Учебное пособие / Под ред. д-ра техн. наук, проф. В.В. Сильянова. М.: Издательство МАДИ. – 2012. – С. 395.

14. Антонов, С.Н. Понятие федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения: Лекция. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России. – 2015.

15. Братановский, С.Н., Остапец, О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации: Моногр. Саратов. – 2012. – с. 201.

16. Войтенков, Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы: дис. ... д. ю. н. М. – 2014.

17. Егоров, Г.Г. Основные направления развития законодательства и правореализационной практики в сфере дорожного движения (глава 6) // Актуальные проблемы юридической теории и практики / под ред. Ю.И. Миронова, Г.Г. Егорова. Волгоград: Волгоградское научное изд-во. – 2016.
18. Калюжный, А. Н. Осуществление контрольно-надзорных функций подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: монография / А. Н. Калюжный, Ю. Н. Калюжный, Е. В. Павлова. – Орел: ОрЮИ МВД России. – 2012. – С. 92.
19. Квитчук, А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России (историко-правовое исследование): дис. ... д. ю. н. СПб. – 2006. – С. 360.
20. Костенников, М. В., Куракин, А. В. Административная деятельность ОВД: учебник для вузов / – М. : Юрайт. – 2014. – С. 521.
21. Кузнецов, А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М. –2012.
22. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения. М. – 1978. – С. 247.
23. Майоров, В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дис. ... д. ю. н. Екатеринбург. – 1997.
24. Мукабенов, М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14. М.: Академия управления МВД России. – 2015. – С. 30.
25. Осинцев, Д.В. Методы административно-правового воздействия: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург. – 2013. – С. 53.
26. Отдельные формы взаимодействия ГИБДД с государственными органами, общественными формированиями и СМИ: учебное пособие / В.В. Вдовиченко [и др.]. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова. – 2014. – С. 80.

27. Россинский, Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д. ю. н. М. – 1993. – С. 376.

### РАЗДЕЛ 3. СТАТЬИ В НАУЧНЫХ ИЗДАНИЯХ

28. Афонин, В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 1(43).

29. Бавсун, И. Г. Проблемы реформирования органов внутренних дел на современном этапе // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2015. – № 4.

30. Братановская, М.С., Галицкая, Н.В. Юридическая характеристика целей, задач и способов государственного управления обеспечением безопасности в России // Гражданин и право. – 2013. – № 7.

31. Головкин, В. В. Реформирование контрольно-надзорных функций Государственной инспекции безопасности дорожного движения: история и перспективы / В. В. Головкин, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2016. – № 2 (61).

32. Головкин, В.В. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы реформы и перспективы / В.В. Головкин, О.И. Бекетов, В.И. Майоров // Административное право и процесс. – 2016. – № 12.

33. Дресвянникова, Е.А. Об эффективности реализации административного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения // Юридические исследования. – 2015. – № 8.

34. Егоров, Г.Г. Проблемы обеспечения дорожной безопасности сотрудниками дорожно-постовых служб ГИБДД России // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2016. – № 2 (109).

35. Занина, Т.М., Четверикова, А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2014. – № 4.

36. Иванова, С.И. Административная деликтность в области дорожного движения и административная деликтология // Административная деликтология: состояние и перспективы: материалы всерос. науч.-практ. конф., Тюмень, 15 апреля 2016 года. Челябинск: Цицеро. – 2016.
37. Калюжный, Ю.Н. Методы правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2017. – № 8.
38. Калюжный, Ю.Н. Отдельные теоретические подходы к толкованию понятия «безопасность дорожного движения» // Транспортное право. – 2016. – № 2.
39. Калюжный, Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. – 2016. – № 11.
40. Капустина, Е.Г., Лимарева, Е.С. Полномочия отдельных субъектов по обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник ОГУ. – 2015. – № 3.
41. Корякин, И.И. Законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2013. – № 6.
42. Куракин, А.В. Административно-юрисдикционная деятельность полиции: проблемы теории // Административное и муниципальное право. – 2014. – № 3.
43. Лисеенко, В. И. Российская транспортная инспекция: генезис и современные тенденции / В. И. Лисеенко // Вестник Уральского финансово-юридического института. – 2015. – № 2.
44. Майоров, В.И., Петров, А.Ю. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2015. – № 56.

45. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник ЮУрГУ. – 2012. – № 7.
46. Молчанов, П.В. Административная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: направления и тенденции (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. – 2016. – № 10.
47. Полякова, С.В. «Безопасность дорожного движения»: истоки, история и реальность // Проблемы права. – 2013. – № 2.
48. Попугаев, Ю.И. О некоторых аспектах совершенствования административно-деликтного законодательства // Административное право и процесс. – 2017. – № 10.
49. Якимов, А.Ю. Ограничение права на управление автомобилем транспортными средствами (различные виды и их правовая природа) // Административное право и процесс. – 2016. – № 4.

#### РАЗДЕЛ 4. ИНТЕРНЕТ- РЕСУРСЫ

50. Войтенко, Е.А. Деятельность государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения в СССР в 60–80-х гг. XX века [Электронный ресурс] / Е.А. Войтенко. – URL: [http://superinf.ru/view\\_helpstud.php?id=5568](http://superinf.ru/view_helpstud.php?id=5568).
51. Отчет о ходе реализации Программы за 2016 год // Официальный сайт Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/gosprogram/Gosprogramma/отчет-о-ходе-реализации-программы>. – 2016.