

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования «Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт открытого и дистанционного образования
Кафедра «Современные образовательные технологии»
Направление подготовки «Юриспруденция»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой,
к.т.н., доцент
_____ А.В. Прохоров
« ____ » _____ 2019 г.

Проблемы правового регулирования деятельности Госавтоинспекции

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ЮУрГУ – 40.03.01. 2019. 609. ВКР

Руководитель, ст.преподаватель
_____ А.В. Четвергова
« ____ » _____ 2019 г.

Автор работы
студент группы ДО–541
_____ К.М. Котышев
« ____ » _____ 2019 г.

Нормоконтролер
д.ю.н., доцент
_____ Д.Б. Абушенко
« ____ » _____ 2019 г.

Челябинск 2019

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования «Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт открытого и дистанционного образования
Кафедра «Современные образовательные технологии»
Направление подготовки «Юриспруденция»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой,
к.т.н., доцент
_____ А.В. Прохоров
« ____ » _____ 2019 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента
Котышева Константина Михайловича
Группа ДО–541

1. Тема работы: «Проблемы правового регулирования деятельности Госавтоинспекции», утверждена приказом по университету от 25.04.2019 г. № 899.
2. Срок сдачи студентом законченной работы 31.05.2019 г.
3. Исходные данные к работе: научная, учебная и методическая литература по административному праву, материалы правоприменительной практики, административное законодательство Российской Федерации.
4. Перечень вопросов, подлежащих разработке:
 - 1) исследовать историю возникновения и развития деятельности Госавтоинспекции;
 - 2) рассмотреть теоретические аспекты регулирования административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции;

3) исследовать проблемы правового регулирования остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД;

4) исследовать правовые проблемы регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.

5. Дата выдачи задания 20.02.2019 г.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

Наименование разделов Выпускной квалификационной работы	Срок выполнения разделов работы	Отметка о выполнении руководителя
ГЛАВА 1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ		
§1.1 История возникновения и развития деятельности Госавтоинспекции	28.02.2019	28.02.2019
§1.2 Теоретические аспекты регулирования административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции	14.03.2019	14.03.2019
ГЛАВА 2 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД		
§2.1 Проблемы правового регулирования остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД	05.04.2019	05.04.2019
§2.2. Проблемы правового регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения	26.04.2019	26.04.2019
Работа над заключением и введением. Оформление библиографии	10.05.2019	10.05.2019

Руководитель работы _____/А.В. Четвергова/

Студент _____/К.М. Котышев/

АННОТАЦИЯ

Котышев К.М. Проблемы правового регулирования деятельности Госавтоинспекции. – Челябинск: ЮУрГУ, ДО-541, 2019. – 83 с., библиогр. список – 112 наим.

Выпускная квалификационная работа содержит исследование вопросов, связанных с регулированием деятельности сотрудников Госавтоинспекции в Российской Федерации. В представленной работе исследованы: история возникновения и развития деятельности Госавтоинспекции; теоретические аспекты регулирования административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции; проблемы правового регулирования остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД; проблемы правового регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.

Актуальность выбранной темы заключается в первую очередь в том, что применение данного правового института на практике нередко сопровождается рядом трудноразрешимых проблем, что подтверждает его недостаточное правовое урегулирование. Во-вторых, в настоящее время данная тема исследуется известными учеными в области юриспруденции.

Работа структурирована. Она состоит из введения, двух глав, включающих в себя четыре параграфа, заключения, библиографического списка.

В работе поставлена цель, для достижения которой определены соответствующие задачи. Основной целью работы является совершенствование правового регулирования институтов деятельности Госавтоинспекции в Российской Федерации.

Выполненная работа отличается новизной, поскольку выявленные в ней правовые пробелы исследованы комплексно. Результатом представленного исследования является формулирование предложений в действующее административное законодательство с целью его совершенствования.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
ГЛАВА 1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ	
§ 1.1 История возникновения и развития деятельности Госавтоинспекции.....	12
§ 1.2 Теоретические аспекты регулирования административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции.....	25
ГЛАВА 2 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД	
§ 2.1 Проблемы правового регулирования остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД.....	39
§ 2.2 Проблемы правового регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.....	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .	61
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	71

ВВЕДЕНИЕ

В современной жизни Российской Федерации аварийность на дорогах является одной из актуальных социальных и экономических и демографических проблем. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации находится не на самом высоком уровне.

По статистическим данным за апрель 2019 года в Челябинской области наблюдалась положительная тенденция в области безопасности движения, заметно снизились показатели ее состояния. На дорогах нашего субъекта федерации произошло 255 дорожно-транспортных происшествий, что ниже прошлогодних показателей на 9,3 процента; погибло 17 человек, снижение данного показателя составило 41,4 процента; ранено 327 человек, и это меньше на 7,6 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года¹.

Такие показатели безопасности дорожного движения указывают на внутреннюю составляющую национальной безопасности государства, которая отражает степень безопасности конституционных прав и свобод граждан, а в целом и общественной безопасности Российской Федерации.

На государственном уровне отводится большое значение вопросам безопасности населения на дорогах страны. Постановлением Правительства Российской Федерации² в 2013 году была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», в которой указывается, что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Сегодня заканчивается второй этап реализации данной программы. Скоро придется подводить итоги проделанной работы, в которой

¹ Показатели безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 05.05.2019).

² Постановление Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

немаловажную роль играет правовое регулирование вопросов безопасности дорожного движения. Необходимо понимать, что Госавтоинспекция является одним из центральных органов по реализации задач обеспечения безопасности дорожного движения. В силу этого, выбранная тема выпускной квалификационной работы представляется весьма актуальной.

Правовой институт деятельности Госавтоинспекции относится к одному из главных способов реализации и обеспечения безопасности дорожного движения. На современном этапе административное законодательство, регулирующее деятельность Госавтоинспекции имеет ряд пробелов и коллизий. Сотрудникам органов Госавтоинспекции, а также судебным органам приходится сталкиваться с рядом проблем законодательного характера в этой сфере, что в свою очередь затрудняет процесс правосудия.

Объектом исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе правоприменительной деятельности органов Госавтоинспекции, связанной с административным принуждением в области дорожного движения.

Предметом исследования является современные нормативно-правовые акты и правоприменительная практика по реализации административного принуждения органами Госавтоинспекции.

Цель выпускной квалификационной работы – изучить институт деятельности Госавтоинспекции в российском административном праве и проанализировать существующие по данному вопросу проблемы в российской юридической науке.

Для достижения поставленной цели были поставлены следующие задачи:

- изучить историю возникновения и развития деятельности Госавтоинспекции в Российской Федерации;
- рассмотреть теоретические аспекты регулирования административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в Российской Федерации;

– исследовать проблемы правового регулирования остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД;

– рассмотреть проблемы правового регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения;

– выработать практические предложения, направленные на совершенствование законодательного регулирования в деятельности Госавтоинспекции.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы заключается в том, что полученные научные результаты и сформулированные предложения могут быть использованы в процессе совершенствования соответствующего раздела административного законодательства; в судебной практике при рассмотрении и разрешении вопросов, связанных с деятельностью Госавтоинспекции, а также в учебном процессе в высших и средних специальных учебных заведениях при изучении обучающимися российского административного права.

Научная новизна выпускной квалификационной работы состоит в комплексном теоретико-эмпирическом исследовании деятельности Госавтоинспекции и в новизне полученных данных, свидетельствующих о наличии ряда проблем, связанных с определением особенностей данных административных отношений, а также ответственности участников дорожного движения за нарушения правил дорожного движения.

Методами, применяемыми в данной выпускной квалификационной работе, являются следующие: диалектический метод познания; общенаучные: исторический, системно-структурный, функциональный методы исследования; специально-юридические: формально-логический, сравнительно-правовой, технико-юридический методы исследования.

Теоретическую основу исследования составили труды таких ведущих ученых и специалистов в области административного права, как: Д.Н. Бахраха, В.И. Майорова, Д.И. Меейра, Г.Ф. Шершеневича и других.

Эмпирической основой выпускной квалификационной работы послужили материалы судебной и правоприменительной практики, официальные материалы различных форм отчетности, опубликованные в печати и сети Интернет.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав (по два параграфа), заключения и библиографического списка. Во введении обосновывается актуальность темы выпускной квалификационной работы, называются объект и предмет исследования, указываются цели, задачи и методы, а также научная новизна и практическая значимость работы. В первой главе рассмотрены историко-теоретические основы деятельности Госавтоинспекции. Вторая глава посвящена актуальным правовым проблемам, связанным с деятельностью Госавтоинспекции, применением мер принуждения в сфере безопасности дорожного движения. В заключении делается обобщение, указываются выявленные правовые пробелы и недостатки в законодательстве, а также выносятся предложения по их устранению. Библиографический список состоит из перечня использованных при написании выпускной квалификационной работы законов и иных нормативных актов, судебной практики, учебников и учебных пособий, статей и научных публикаций.

ГЛАВА 1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

§1.1 История возникновения и развития деятельности Госавтоинспекции

Возникновение и развитие деятельности Государственной автомобильной инспекции тесно связана с безопасностью дорожного движения, т.к. ее обеспечение является основной обязанностью службы. Безопасность дорожного движения на протяжении многих тысячелетий остается актуальной для человечества. Торговые пути всегда требовали особого внимания со стороны правителей земель, по которым продвигались караваны. Строились дороги. Со временем стали учитываться интересы не только собственников перевозимого имущества, но и самих перевозчиков и пешеходов. В конце III века до нашей эры в Китае император Цинь Шихуанди упорядочил строение дорог, которые были определенной ширины, в связи с чем повелел также изготавливать транспортные средства с одинаковой длиной оси. Первые дороги с тротуарами были организованы Римской Империей. Для проезда колесницы устанавливалось одностороннее движение. Причем в дневное время по городу запрещалось передвигаться колесным транспортом. За соблюдением этих правил в Древнем Риме следили специально выделенные люди. В Лиссабоне в 1686 году по указу короля Педро II были установлены таблички, регулирующие правила проезда транспорта, которые признаются предшественниками современных дорожных знаков³.

На Руси были введены правила пользования почтовыми трактами еще при Иване III в XV веке, которые обеспечивали быстрое передвижение на перекладных лошадях на значительные расстояния, а также стали взиматься

³ ПДД для колесниц: история колесного транспорта. URL: <http://www.vokrugsveta.ru/article/275346/> (дата обращения: 12.03.2019).

пошлины за проезд⁴. Дальнейшее правовое развитие правила поведения на дорогах получили 03 января 1683 года: от имени Петра I и его брата Ивана V был принят царский указ, запрещающий ездить без возниц и на невзнузданных лошадях: «Великим государям ведомо учинилось, что многие учили ездить в санях на вожжах с бичами большими и, едучи по улицам небрежно, людей побивают. То впредь с сего времени в санях на вожжах не ездить, а ездить с возницею»⁵. Контроль за исполнением царского указа был возложен на стрельцов. Позже в 1718 году Петр I учредил генерал-полицмейстерство, отвечавшее за порядок на улицах Москвы и Санкт-Петербурга. С этого момента можно считать возникновение специальной службы, следящей за безопасностью дорожного движения.

Императрица Анна Иоанновна в 1730 году ввела новые санкции за нарушение правил дорожного движения, согласно которого за неосторожную езду виновным назначалось наказание: за первое нарушение – битье кошками; за второе – кнутом; за третье – каторга. Через два года наказания были ужесточены до смертной казни⁶. Последующие императорские указы лишь детализировали правила дорожного движения (1742 год – указ Елизаветы Петровны об изъятии у нарушителей лошадей, ограничении использования звуковых сигналов и запрете возницам бранных речей; 1835 год – постановление московского генерал-губернатора о скоростном режиме, остановке по первому требованию полиции и установлении за нарушение штрафа 500 рублей либо ареста до 3-х месяцев)⁷. В 1861 году для обеспечения безопасности дорожного движения и разрешения дорожных происшествий в России была создана исполнительная полиция. Чуть позже в штате этой полиции появилась должность околоточного надзирателя, в чьи обязанности

⁴ Судебник 1497 года. URL: https://ru.wikisource.org/wiki/Судебник_1497_года (дата обращения: 12.03.2019).

⁵ Указы царей и императоров, по вопросам регулирования дорожного движения. URL: <http://www.hcpncr.com/histdocs/histdoc-0001.html> (дата обращения: 12.03.2019).

⁶ Центральная научная библиотека: История возникновения и дальнейших изменений ПДД. URL: http://www.0c.k.ru/transport/istoriya_vozniknoveniya_i_dalnejshix.html (дата обращения: 12.03.2019).

⁷ Указы царей и императоров, по вопросам регулирования дорожного движения. URL: <http://www.hcpncr.com/histdocs/histdoc-0001.html> (дата обращения: 12.03.2019).

специальной инструкцией вводилось обеспечение безопасности на городских дорогах⁸. При резерве Санкт-Петербургской полиции была образована в 1867 году школа подготовки околоточных надзирателей и городских. Обучающиеся должны были сдавать выпускной экзамен⁹. Уже в конце XVIII века перевозчиков обязывали иметь при себе водительское удостоверение – «извозничий билет» и нашивку под воротников верхней одежды с указанием городской части, к которой был приписан извозчик, а также и номер его экипажа¹⁰.

Непосредственно о вменении обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения в России можно говорить с момента начала полицейской реформы 1860 – 1880 годов. Были введены «Инструкции городским городской полиции», в которых перечислялись служебные права и обязанности. В частности в них указывалось, что «во время движения в соответствующем расстоянии от встречных или обгоняемых экипажей, возов, вьюков и пешеходов должен быть отчетливо слышен звонок или свисток»¹¹.

Появились первые автомобили, способные развивать гораздо большую скорость, чем лошади. В Лондоне 10 декабря 1868 года возле здания Британского Парламента был установлен первый светофор¹². Повсеместно градоначальники начали издавать правила, ограничивающие скорость движения по городским дорогам. В 1883 году были изданы «Инструкции городским Московской полиции», согласно которым каждый городской при исполнении своих обязанностей должен был носить инструкции с собой и

⁸ Лен К.В. К вопросу о роли околоточного надзирателя в правоохранительной деятельности Российской Империи второй половины XIX века. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25376149> (дата обращения: 20.04.2019).

⁹ Невский С.А. Полиция в пореформенной России (60-е гг. XIX в. – начало XX в.) // Общество и право. 2004. № 4 (6). С. 86 (С. 84-91).

¹⁰ ПДД по-царски. URL: <http://www.mkz1.ru/press/publications/115/> (дата обращения: 22.03.2019).

¹¹ Правила московских улиц 100 лет назад. URL: <http://oppops.ru/pravila-moskovskix-ulic-100-let-nazad.html> (дата обращения: 12.03.2019).

¹² Знаете ли вы, что один из первых документов о дорожном движении в России был издан 3 января 1683 года?! Это был именной указ царей Ивана Алексеевича и Петра. URL: <http://auto-ally.ru/sport/40946/index.html> (дата обращения: 22.03.2019).

руководствоваться ими в своих действиях¹³. Полицмейстер И.И. Лебедев впервые в справочной книге для руководства городским и вообще нижним полицейским чинам ввел юридическое оформление протоколом дорожно-транспортного происшествия и предоставил его образец¹⁴. Первые правила автомобильного движения были изданы в 1896 году в Англии. Российская империя установила правила для безопасности движения на автомобилях в начале XX века. Градоначальник Санкт-Петербурга 14 ноября 1907 года Д.В. Драчевский издал приказ для нижних чинов полиции о введении в их обиход коротких белых тростей, являвшихся прообразами современных жезлов. Полицейские, поставленные на самые оживленные участки города, стали первыми регулировщиками уличного движения в Российской Империи¹⁵. Для обеспечения безопасности движения и четкой его организации Московская городская дума в 1912 году приняла правила «Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей»¹⁶. Они регламентировали оптимальную скорость движения транспортных средств по городским дорогам, устанавливали правостороннее движение, места стоянок автомобилей, правила обгона и правила технического состояния средств движения.

С первых лет Советской власти контроль за дорожным движением в России осуществлялся в рамках деятельности советской милиции по «охране революционного порядка и гражданской безопасности». После Великой Октябрьской социалистической революции в Инструкции дружиннику революционной охраны от 24 июля 1918 года при несении патрульно-постовой

¹³ Инструкции городским Московской полиции. URL: <https://lobgott.livejournal.com/101990.html> (дата обращения: 22.03.2019).

¹⁴ Суковичин В.И., Соколов В.Н. История органов внутренних дел России: сборник научных трудов / НИЦ ГИБДД МВД России. Вып. 1. М.: ВНИИ МВД России. 1999. С. 89.

¹⁵ Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения / под общ. ред. В.А. Кудина. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2012. URL: <http://edushk.ru/sport/7889/index.html?page=2> (дата обращения: 22.03.2019).

¹⁶ Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей. URL: [http://spgavcoll.ru/index.php/Обязательные_постановления_о_порядке_движения_по_городу_Москве_автоматических_экипажей:_1912_г.:_Вст..._\(1912\)](http://spgavcoll.ru/index.php/Обязательные_постановления_о_порядке_движения_по_городу_Москве_автоматических_экипажей:_1912_г.:_Вст..._(1912)) (дата обращения: 22.03.2019).

службы предписывалось следующее: «дружинник должен охранять безопасность и порядок передвижения по улицам, а именно: запрещать непомерно быструю езду; ограждать днем рогатками, а ночью цветными фонарями ямы, обвалы и прочие препятствия для движения; принимать меры к уборке упавших столбов, фонарей, поврежденных экипажей, павших животных и прочее»¹⁷. 12 октября 1918 года в Инструкции «Об организации рабоче-крестьянской милиции»¹⁸, утвержденной постановлением наркомов по внутренним делам и юстиции, на милицию возлагались обязанности по наблюдению за состоянием дорог, мостов, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)»¹⁹, подписанный В.И. Лениным 10 июня 1920 года, стал одним из первых нормативных документов, посвященных безопасности дорожного движения. Сюда вошли требования, предъявляемые к автомашинам: их регистрация, порядок пользования транспортом, номерные знаки, а также требования к водителям – наличие у них водительского удостоверения и путевых листов. Скорость мотоцикла не должна превышать 25 верст, а грузовика и того меньше – не выше 15 верст. В августе 1921 года был издан приказ, согласно которому сотрудникам милиции предписывалось учиться не только политграмоте, арифметике и русскому языку, но и в обязательном порядке регулированию уличного движения. Годом позже 22 ноября 1922 года вышла «Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом»²⁰. Первые жезлы советских милиционеров-регулирующих дорожного движения

¹⁷ Инструкция дружиннику революционной охраны // Вестник НКВД. 1918. № 11. С.1-2. URL: <https://forum.ww2.ru/index.php?s=bfad6a8b69d462b7b4d15a8a481d4e31&app=ebay&module=forums&t=4527355> (дата обращения: 24.03.2019).

¹⁸ Инструкция «Об организации рабоче-крестьянской милиции» от 12 октября 1918 года. URL: <http://isfic.info/ru/shis/statem98.htm> (дата обращения: 24.03.2019).

¹⁹ Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР от 10 июня 1920 года «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

²⁰ Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом от 22 ноября 1922 года. URL: <https://ww.ww.kolesa.ru/news/22-noyabrya-1922-goda-v-rossii-utverzhdena-instruksiya-postovomu-militsioneru-po-poryadku-polzovaniya-zhezlom-2005-11-22> (дата обращения: 23.03.2019).

отличались от современных. Они были «длиной около 11 вершков, красного цвета с желтой рукояткой», и их вручили всем постовым. Далее вплоть до 1925 года законодательство, регулирующее правила дорожного движения, принималось относительно ограничения скорости на различных участках автомобильных дорог.

Совет народных Комиссаров СССР 29 ноября 1925 года принял Постановление «О признании имеющей силу для Союза ССР международной конвенции относительно передвижения автомобилей»²¹. В Париже осенью 1909 года была принята «Международная конвенция относительно передвижения автомобилей»²². Это была первая попытка унификации правил движения в международных отношениях путем достижения соглашения. В данном документе приводился перечень обязательных требований к водителю (не младше 18 лет), автомобилю, порядку обгона, устанавливалась форма международного водительского удостоверения, а также вводились четыре предупреждающих знака, которые должны были располагаться на расстоянии около 250 м до препятствия. Признание первой международной конвенции, касающейся безопасности автомобильного движения, Советским Союзом в 1925 году стало значимым общесоюзным событием. Впоследствии 24 апреля 1926 года в Париже данную конвенцию заменили «Международной конвенцией относительно автомобильного движения»²³, которой было увеличено количество унифицированных международных дорожных знаков. 16 сентября 1927 года Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР ратифицировали ее. Для упорядочения дорожного движения и его безопасности в Москве установили первый электрический

²¹ Постановление Совета Народных Комиссаров СССР от 29 декабря 1925 года «О признании имеющей силу для Союза ССР Международной Конвенции относительно передвижения автомобилей» // «СЗ СССР». 1926. № 23. Ст. 152 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

²² Международная конвенция относительно передвижения автомобилей 28 сентября / 11 октября 1909 года // Известия Министерства иностранных дел. СПб., 1912. Книга I. URL: <https://naukaprava.ru/catalog/159/287/33243> (дата обращения: 23.03.2019).

²³ Международная конвенция относительно автомобильного движения от 26 апреля 1926 года. URL: <https://> Справочно-правовая система ГАРАНТ.

трехцветный светофор в 1930 году. На основании Парижской конвенции и принятой и подписанной пятнадцатью государствами в Женеве в 1931 году «Конвенции об унификации дорожной сигнализации»²⁴ дорожные знаки разделили на следующие виды: предупреждающие, предписывающие и указательные. Этот нормативно-правовой акт был ратифицирован Россией только в 1936 году. В 1931 году правительство приняло решение о создании на правах народного комиссариата Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс) при СНК СССР. Отряд регулирования уличного движения (ОРУД) был образован при управлении рабоче-крестьянской милиции города Москвы в мае 1931 года. При нем была организована инспекция по выдаче разрешений на управлении автотранспортом. В больших городах страны возникли подразделения милиции по регулированию уличного движения.

Важное значение в деятельности советской милиции по обеспечению безопасности дорожного движения имел подписанный 10 сентября 1931 года Циркуляр Главного управления рабоче-крестьянской милиции «О порядке организации надзора за выполнением правил уличного движения»²⁵. Постановлением президиума Мосгорсовета и Моссовета 24 ноября 1931 года «Об улучшении дела регулирования уличного движения по городу Москве»²⁶ были расширены функции ОРУД, которые выражались в проведении пропаганды и профилактических мероприятий на автопредприятиях. В декабре 1934 года в его составе была образована Государственная автомобильная инспекция (далее – ГАИ), деятельность которой регламентировалась принятым Положением о Государственной автомобильной

²⁴ Конвенции об унификации дорожной сигнализации от 30 марта 1931 года // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

²⁵ Колодеев Е.П. Надзорно-инспекторская деятельность полиции (милиции) России в VIII-XX вв. Автореферат диссертации на соискание уч.степени кандидата юр.наук. Нижний Новгород. 2008. URL: <https://www.dissercat.com/content/nadzorno-inspektorskaya-deyatelnost-politsii-militsii-rossii-v-xviii-xx-vv/read> (дата обращения: 23.04.2019).

²⁶ Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в годы становления и укрепления советской государственности (1917-1941 гг.). URL: <https://pravo.studio/gosudarstva-prava-rossii-istoriya/gosudarstvenno-pravovoe-obespechenie-108647.html> (дата обращения: 23.04.2019).

инспекции 23 июля 1935 года. В этом нормативно-правовом акте был определен круг вопросов, находившихся в ведении ГАИ, среди которых устанавливались: «а) контроль за выполнением всеми учреждениями, предприятиями, организациями и лицами законов и правил по автотранспорту и установленных технико-экономических норм, измерителей и тарифов; б) производство технического осмотра автомашин и выдача технических паспортов; в) контроль за содержанием автобаз, гаражей и авторемонтных предприятий; г) контроль за проведением в жизнь мероприятий по борьбе с аварийностью на автотранспорте»²⁷.

Несмотря на юридический факт декабря 1934 года, официальной датой образования ГАИ считается день подписания (03 июля 1936 года) специального Постановления Совета народных комиссаров СССР Положения о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) НКВД СССР²⁸. Этим документом сотрудники ГАИ наделялись всеми правами, установленными для работников милиции, которые содержались в первом общесоюзном «Положении о рабоче-крестьянской милиции»²⁹. Главными обязанностями сотрудников ГАИ являлись обеспечение порядка и общественной безопасности, а также личной безопасности граждан и их имущества. В перечень прав входили: наложение на нарушителей правил эксплуатации автотранспорта денежных штрафов и право на запрос перед квалификационной комиссией о лишении шофера водительского удостоверения за систематическое грубое нарушение установленных правил управления автомобилем. О первых сотрудниках отдела ГАИ говорят как об элите правоохранительных органов. Они обладали

²⁷ Положение о Государственной Автомобильной Инспекции Цудортранса, утвержденное Постановлением СНК СССР от 23 июля 1935 года № 1529. URL: <http://sssr.regnews.org/doc/mw/0n.htm> (дата обращения: 23.03.2019).

²⁸ Постановление Народного Комиссариата Внутренних Дел СССР «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР» (Приложение к Постановлению СНК СССР от 03 июля 1936 года № 1182) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

²⁹ Постановление СНК СССР от 25 мая 1931 года № 390 «Положение о рабоче-крестьянской милиции» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

широкими полномочиями: имели право беспрепятственного доступа на все объекты народного хозяйства, право требовать необходимые сведения от руководителей всех рангов, право принимать участие в обсуждении технических характеристик новых советских автомобилей, а также заниматься агитационно-массовой работой по безопасности дорожного движения. В 1940 году были разработаны новые «Правила дорожного движения»³⁰, на базе которых разрабатывались местные правила: правила техосмотра, учета транспортных средств и единый образец водительского удостоверения, что способствовало безопасности движения на улицах городов и иным дорогам государства. Последовательная деятельность органов ОРУД и ГАИ по охране правопорядка на дорогах в период индустриализации страны дала положительные результаты, которые выразились в снижении случаев ДТП и, как следствие, в снижении количества пострадавших.

С первых дней Великой Отечественной войны сотрудникам ОРУД и ГАИ пришлось перестроить свою работу. Они занимались мобилизацией автотранспорта в действующую армию для нужд фронта, вели учет горюче-смазочных веществ, готовили военных шоферов, определяли техническое состояние транспорта, возводили на дорогах военные сооружения. Многие из них ушли на фронт. В подразделения органов ОРУД и ГАИ пришли женщины, которые несли службу и в послевоенные годы, когда требовалось в кратчайшие сроки восстановить разрушенное войной народное хозяйство. Отличительной чертой обеспечения безопасности дорожного движения в годы войны стало принятие дополнительных мер по пропаганде безопасности дорожного движения. В центральной и местной печати, фабрично-заводских печатных изданиях всесторонне освещались вопросы безопасности дорожного движения, надлежащего контроля за техническим состоянием автомобильного транспорта, обеспечения его мобилизационной готовности для отправки на фронт.

³⁰ Лукьянов В.В. ПДД – Правила дорожного движения СССР. URL: <http://pdd-ru.info/675.php> (дата обращения: 12.03.2019).

С 1952 года нормотворческая деятельность в области безопасности дорожного движения получила новый виток развития. Так, Приказом Министерства Государственной Безопасности СССР 01 апреля 1952 года № 190 была введена подробная «Инструкция по учету дорожных происшествий»³¹. Постановлением Совета Министров РСФСР № 382 в 1956 году «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте»³² ГАИ предоставлено право лишать водителей прав за управление транспортом в нетрезвом виде и запрещать управление транспортными средствами без водительских удостоверений. В августе 1959 года Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах³³.

В СССР с 01 января 1961 года вступили в законную силу первые единые для всей территории Правила движения по улицам и дорогам³⁴, основанные на Международной Конвенции 1949 года³⁵. В этом же 1961 году произошло объединение двух самостоятельных служб ОРУД и ГАИ, т.к. их действия тесно переплетались и во многом дублировали друг друга, поэтому по решению коллегии МВД РСФСР они были объединены в одно подразделение, которое стало называться ОРУД-ГАИ, а через некоторое время осталось более короткое название – ГАИ. В этом историческом периоде происходили важные изменения в обществе, росло количество производство автотранспорта, на дорогах стала увеличиваться интенсивность движения, потребовались новые коррективы в правила безопасности дорожного движения. В первой половине 70-х годов было создано Всероссийское добровольное общество автомотолюбителей

³¹ История в датах и документах. URL: <http://www.signumplus.ru/?act=pages&id=84> (дата обращения: 12.03.2019).

³² Там же.

³³ История ГИБДД: Учебно-методические указания к практическим занятиям по дисциплине «История ГИБДД» (сп. 190702) / Составитель П.В. Радушинский. Омск: Изд.-во СибАДИ, 2010. 138 с. URL: <https://docviewer.yandex.ru/view/> (дата обращения: 15.03.2019).

³⁴ Как менялись ПДД в СССР. URL: <https://www.avtovzglyad.ru/article/2014/12/05/615329-kak-menyalis-pdd-v-sssr.html> (дата обращения: 15.03.2019).

³⁵ Международная Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 года) // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

(ВДОАМ), основное назначение которого выражалось в профилактике аварийности среди индивидуальных владельцев³⁶. Впервые было принято решение об оснащении ремнями безопасности легковых автомобилей. В 1978 году утверждается новое «Положение о Государственной автомобильной инспекции»³⁷. В связи с расширением круга обязанностей сотрудников ГАИ были образованы строевые подразделения дорожно-патрульной службы, вертолетные взводы, подразделения по организации дорожного движения, диагностические станции для проведения государственного технического осмотра транспортных средств, межрайонные регистрационно-экзаменационные отделы, монтажно-эксплуатационные предприятия по внедрению технических средств организации дорожного движения. Были созданы средние и высшие специальные учебные учреждения для боевой, служебной и профессиональной подготовки работников дорожно-патрульной службы ГАИ. В целях обеспечения безопасности движения на автомобильном и железнодорожном транспорте в 1988 году начинается разработка, производство и внедрение современных средств регулирования, аппаратуры и приборов контроля за движением на дорогах, а также создание на территории СССР общегосударственной информационно-поисковой системы учета транспортных средств, водительских удостоверений, случаев нарушений правил дорожного движения и дорожно-транспортных происшествий.

В кризисные для страны 90-е годы произошло сокращение профилактики ДТП и, как следствие, сокращение служб безопасности движения. Эти процессы вызвали рост аварийности, выросло число преступлений, направленных против участников дорожного движения. Основное

³⁶ Вашкевич А.В., Мизонова А.Е., Кутуев Э.К. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения. Учебно-методическое пособие. Санкт-Петербург., 2012. URL: <http://edushk.ru/sport/7889/index.html?page=2> (дата обращения: 12.03.2019).

³⁷ Постановление Совета Министров СССР от 10 августа 1978 года № 685 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции». URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_9732.htm (дата обращения: 20.04.2019).

предназначение ГАИ в это время выражается в госконтроле в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также обеспечение общественного порядка, борьба с преступностью. В последующие годы с ГАИ были сняты устаревшие организационно-хозяйственные функции (например, такие как обеспечение чистоты дорог и тротуаров), и служба ГАИ утвердилась в своем современном правовом статусе. 15 июня 1998 года Указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»³⁸ ГАИ переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД Российской Федерации. ГИБДД – это специальный орган, осуществляющий контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения, главной задачей которого является защита законных прав и интересов участников дорожного движения.

С 2001 года ГИБДД совместно с другими государственными структурами объединилась для работы по усовершенствованию госконтроля и выработка необходимых нормативно-правовых механизмов, в результате которой был изменен Кодекс Российской Федерации об административных нарушениях³⁹ (далее – КоАП РФ). Часть функций сотрудников ГИБДД перешла в ведомство судов (например, определение виновных в ДТП и оформление материального ущерба). Были внедрены комплексы идентификации транспортных средств «Сова», «Поток». 28 марта 2002 года Приказом Министра внутренних дел России № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств»⁴⁰ была упорядочена эксплуатация транспортных средств, что позволило успешнее бороться с хищениями и прочими преступлениями на

³⁸ Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

³⁹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. № 256.

⁴⁰ Приказ Министерства Внутренних Дел России от 28 марта 2002 года № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

дорогах страны. Указ Президента РФ от 02 июля 2002 года⁴¹ вернул ГИБДД сокращенное название ГАИ, которое сегодня используется наравне с названием ГИБДД. На специальном пленарном заседании 58-й сессии Генеральной ассамблеи Организации Объединенных Наций, где выступил начальник ГУ ГИБДД СОБ МВД России, 14 апреля 2004 года была озвучена международная проблема аварийности на дорогах. С этого момента началась многолетняя просветительская работа службы ГИБДД по безопасности дорожного движения как в нашем государстве, так и на международном уровне. В Санкт-Петербурге в 2014 и 2016 годах прошел Международный конгресс Безопасность на дорогах ради безопасности жизни, участники которого обсуждали совершенствование законодательства, формирование национальной политики, роль гражданского общества и специальных служб в области безопасности дорожного движения. 08 января 2018 года Распоряжением Правительства Российской Федерации №1-р⁴², утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы, целями которой являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

Таким образом, на основании проведенного исследования истории возникновения и развития деятельности ГИБДД, можно выделить следующие исторические периоды:

– дореволюционный, характеризующийся вниманием правителей Российской Империи к безопасности дорожного движения, и созданием первых органов, обеспечивающих порядок на российских дорогах;

⁴¹ Указ Президента Российской Федерации от 02 июля 2002 года № 679 «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» и в Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное этим Указом» // Собрание Законодательства Российской Федерации. 2002. № 27. Ст. 2679.

⁴² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08 января 2018 года № 1-р // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

– советский период, в котором сложилась система правил дорожного движения в соответствии с международными нормативными актами и образовалась высокоэффективная служба ГАИ, обеспечивающая их соблюдение путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий, постоянного просвещения и пропаганды в области безопасности дорожного движения;

– современный этап развития деятельности ГИБДД, связанный с интеграцией в международное сообщество, с созданием таких условий, когда безопасность дорожного движения связывают непосредственно с безопасностью жизни.

Тенденции дальнейшего развития деятельности ГИБДД видятся в совершенствовании правового регулирования, укреплении доверия к сотрудникам, ужесточении наказаний за нарушение правил дорожного движения.

§1.2 Теоретические аспекты регулирования административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции

Правовые основы деятельности ГИБДД закреплены в «Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»⁴³ (далее – Положение), утвержденном Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Согласно п. 1 Положения, ГИБДД осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения, то есть

⁴³ Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Российская газета. 1998. № 116.

призвана обеспечивать защиту общественных отношений от противоправных посягательств, в том числе в сфере дорожного движения.

Административно-юрисдикционная деятельность – это деятельность по охране административно-правовых отношений, которая включает в себя правовую защиту прав и свобод граждан. На органы внутренних дел государство возложило функции по реализации соблюдения охраны, а также общественного порядка и общественной безопасности.

В своей деятельности ГИБДД руководствуется Конституцией Российской Федерации⁴⁴ (далее – Конституция РФ), федеральными конституционными законами, Федеральным законом «О полиции»⁴⁵, КоАП РФ, Федеральным законом «О безопасности дорожного движения»⁴⁶ (далее ФЗ – 196), другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента РФ, постановлениями и распоряжениями Правительства РФ, нормативными правовыми актами МВД РФ, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов РФ (п. 3 Положения).

Деятельность ГИБДД – это вид правоохранительной деятельности, включающий рассмотрение дел об административных правонарушениях и принятие решений по ним в установленных законом форме и порядке. Такой вид деятельности правоохранительных органов носит название «административная юрисдикция».

На сегодняшний день среди ученых в области административного права не сложилось единого мнения относительно понятия административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД и ее содержания. Одни авторы говорят об административной юрисдикции как о деятельности, связанной исключительно с производством по делам об административных

⁴⁴ Конституция Российской Федерации, принятая всенародным голосованием 12 декабря 1993 года // Российская газета. 1993. № 237.

⁴⁵ Федеральный закон Российской Федерации от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. 2011. № 25.

⁴⁶ Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. № 245.

правонарушениях, а другие дополняют ее содержание также производством, связанным с применением мер административного принуждения⁴⁷.

В данном случае термин «юрисдикция» (от лат. суд, судопроизводство) понимается как рассмотрение установленной законом совокупности полномочий ГИБДД по разрешению правовых споров и решения дел о правонарушениях, что выражается в оценке действий лица с позиции их правомерности, а также в принятии юридических санкций к правонарушителям. Юрисдикционная деятельность является самостоятельной формой административной деятельности органов внутренних дел. Кроме того, административная юрисдикция является отдельным видом правоохранительной деятельности, которая включает рассмотрение дел об административных правонарушениях и принятие решений по ним в рамках установленных законом форме и порядке.

Понятие административной деятельности в современной науке административного права предложено доктором юридических наук, профессором Д.Н. Бахрахом: «Административная деятельность – это систематическая, непрерывная организация, направленная на сохранение социальной системы, ее укрепление, развитие»⁴⁸. Административная деятельность органов внутренних дел определяется профессором как «целенаправленная, организующая исполнительная и распорядительная деятельность, состоящая в непосредственном, повседневном, практическом осуществлении задач и функций государства в сфере внутренних дел»⁴⁹.

Авторы учебника «Административная деятельность ОВД» ссылаются на лучшую, по их мнению, дефиницию административно-юрисдикционной деятельности, данную В.А. Юсуповым: это «оперативно-исполнительная или юрисдикционная государственно-властная, подзаконная деятельность

⁴⁷ Самойлюк Р.Н., Афанасьев А.Ю., Миннебаев Р.Х. Особенности административно-юрисдикционной деятельности ДПС ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2015. № 4 (32). С. 178.

⁴⁸ Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник для вузов. М.: НОРМА-ИНФРА.М, 2000. С. 3.

⁴⁹ Там же. С. 10.

исполнительно-распорядительных органов, направленная на осуществление конкретных функций государственного управления»⁵⁰.

Выделяют три основных признака административной деятельности органов внутренних дел, в том числе и ГИБДД. Первым признаком является государственно-властный характер административной деятельности, так как она осуществляется от имени государства с учетом задач, стоящих перед органами внутренних дел, которые они призваны решать на конкретном этапе развития страны. Вторым признаком является исполнительно-распорядительный, подзаконный характер административной деятельности, выражающийся в повседневном практическом исполнении законодательных актов РФ, актов Президента РФ и Правительства РФ по вопросам охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и борьбы с преступностью, для выполнения которых органы ГИБДД наделяются широким кругом административно-распорядительных полномочий, в том числе по применению мер административного принуждения. Третьим признаком административной деятельности ГИБДД является предупредительная, профилактическая направленность, которая проявляется в максимально упреждающем воздействии на общественные группы и отдельные личности в целях недопущения совершения противоправных действий и оперативном их пресечении. На основании указанных признаков становится очевидным, что административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД представляет собой установленную нормами административного права совокупность полномочий ГИБДД и ее должностных лиц разрешать во внесудебном порядке споры в административно-правовой сфере и привлекать лиц к юридической ответственности.

Согласно выводам В.А. Шиловой, сделанным в докладе на Всероссийской научно-теоретической конференции: «административно-юрисдикционная

⁵⁰ Костенников М.В., Куракин А.В. Административная деятельность ОВД: Учебник для вузов. М.: Издательство Юрайт, 2014. С. 24.

деятельность ГИБДД – это вид правоохранительной деятельности органов государственного управления и основной элемент правоприменительной деятельности полиции»⁵¹.

По мнению В.Е. Севрюгина и С.В. Поляковой административно-юрисдикционная деятельность полиции, в правовой науке и научно-прикладных исследованиях понимается, как «выявление противоправных деяний, сбор и оценка материалов (и доказательств), квалификация административных правонарушений, а также осуществление административного производства по делам об административных правонарушениях»⁵².

Необходимо согласиться и с суждением кандидата юридических наук, доцента Д.В. Белоцеркович⁵³ о внесении дополнения в теоретическое понятие: «административная юрисдикция – это процессуальная деятельность, связанная с производством по делам об административных правонарушениях, то есть для рассмотрения и разрешения административно-правовых споров и конфликтов, а также по применению тех или иных мер административного обеспечения».

Однако, думается, что этого дополнения недостаточно, и понятие административной юрисдикции должно быть более всеобъемлющим, включающим в себя превентивные функции органов ГИБДД.

Говоря об эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов ГИБДД, необходимо отметить, что в данной области недостаточно теоретических исследований и отсутствует единая методика количественного измерения результатов административно-юрисдикционной

⁵¹ Шилова В.А. Некоторые вопросы административно-юрисдикционной деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения // Конституция Российской Федерации: теория и практика реализации: Сборник материалов Всероссийской научно-теоретической конференции. 2018. С. 305.

⁵² Севрюгин В.Е., Полякова С.В. О сущности административно-юрисдикционной деятельности полиции в сфере дорожного движения // Проблемы права. 2016. № 1 (55). С. 98.

⁵³ Белоцеркович Д.В., Тонких Е.Е. Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД // ADVANCED SCIENCE сборник статей VI Международной научно-практической конференции. 2019. С. 236.

деятельности ⁵⁴ . Исследуем функции ГИБДД в сфере превентивной деятельности по предупреждению административных правонарушений.

Как орган исполнительной власти ГИБДД характеризуется в качестве специального органа, осуществляющего контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения. В разделе IV «Производство по делам об административных правонарушениях» КоАП РФ содержатся основные правовые положения административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД. В ст. 24.1 КоАП РФ определены основные задачи деятельности ГИБДД: юрисдикционная, то есть предполагающая справедливое решение вопроса о правонарушениях, и профилактическая, выражающаяся в предупреждении новых проступков.

В ст. 5 ФЗ-196 среди направлений обеспечения безопасности движения отсутствует такое важнейшее направление как разъяснение законодательства РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения среди субъектов дорожного движения, т.е. среди населения, общественных организации и юридических лиц, от деятельности которых напрямую зависит безопасность дорожного движения. В связи с этим предлагается дополнить ст. 5 ФЗ-196 абзацем следующего содержания: «разъяснения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в средствах массовой информации». Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения выражается в осуществлении подразделениями, службами и отдельными сотрудниками ГИБДД в пределах своей компетенции мер по предотвращению и пресечению административных правонарушений, выявлению и устранению их причин и условий, а также активному воздействию на лиц с устойчивой антиобщественной, противоправной ориентацией в целях недопущения совершения ими правонарушений.

⁵⁴ Назарова А.В. Проблема определения критериев оценки эффективности административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД // Новая наука: Проблемы и перспективы. 2016. № 7-1 (91). С. 180.

По мнению доктора юридических наук, профессора В.И. Майорова, «исходя из сложности понимания такого правового явления, как административная юрисдикция в сфере дорожного движения, множественности ее целей, для изучения эффективности деятельности ГИБДД необходимо использовать не один, а ряд критериев и выявить систему различных факторов, влияющих на эту деятельность. Таким образом, под эффективностью административной юрисдикции ГИБДД следует понимать соответствие между целями применения норм об административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения и достигнутыми при этом результатами»⁵⁵.

Целями административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД, согласно ст. 24.1 КоАП РФ, являются: всестороннее, полное, объективное выяснение каждого дела и разрешение его в соответствии с законом; обеспечение исполнения вынесенного постановления; выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений. В своем исследовании В.И. Майоров предлагает сгруппировать цели и задачи административной юрисдикции органов внутренних дел в конкретные блоки и устанавливать критерии эффективности административной юрисдикции по каждому из этих блоков⁵⁶. Выделение в конкретные блоки будет способствовать определению показателей эффективности деятельности ГИБДД и укреплению правопорядка в области дорожного движения.

Первым блоком ученый предлагает выделить своевременное, всестороннее, полное и объективное выяснение обстоятельств каждого административного правонарушения. Вторым – разрешение каждого дела об административном правонарушении в точном соответствии с законодательством. Третий блок касается обеспечения исполнения вынесенного по делу постановления. Четвертый представляет собой выявление причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений.

⁵⁵ Майоров В.И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения // Полицейское право. 2007. № 2. С. 114.

⁵⁶ Майоров В.И. Указ. соч. С. 115.

Пятый блок целей и задач административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД направлен на предупреждение правонарушений, воспитание граждан в духе соблюдения закона. Шестой блок – это укрепление правопорядка и законности. Таким образом, необходимо обратить внимание на важность предупредительных (превентивных) функций органов ГИБДД.

Кроме того каждому блоку целей и задач административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД соответствуют определенные показатели, характеризующие основу этой деятельности. К ним относятся следующие:

- показатель внутреннего механизма юрисдикции, то есть ее организации и осуществления;
- показатель достижение внешних целей, определяющий воздействие на общественные отношения.

Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД включает в себя рассмотрение, а также разрешение возможных административно-правовых споров. Указанные споры возникают, как правило, в следующих случаях:

- при практической реализации полномочий, направленных на установление порядка в сфере дорожного движения;
- при совершении разрешительно-регистрационных действий;
- при применении различных мер административной ответственности в случае нарушения административно-правовых норм;
- при применении мер административного пресечения, а также административного предупреждения.

Исследуемая административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД обладает рядом существенных особенностей, к которым относится, во-первых, практическая реализация, осуществляемая только уполномоченными на то должностными лицами, а также судебными органами в строгом соответствии с положениями законодательства. Вторая особенность выражается в том, что механизм административной юрисдикции ГИБДД характеризуется

использованием упрощенного производства по административным правонарушениям. Упрощенное производство подразумевает минимум процессуальных действий и наибольшую оперативность. Протокол об административном правонарушении не составляется, а соответствующее решение принимается компетентным должностным лицом на месте правонарушения.

Такая процедура является исключительной из общих правил и предназначается для наиболее очевидных дел. Данный механизм применяется при нарушении правил дорожного движения и использовании транспортных средств, когда к виновному лицу применено предупреждение или налагается штраф.

Обычная процедура подразумевает последовательную реализацию всех стадий производства по делам об административных правонарушениях:

- возбуждение дела;
- оформление материалов;
- рассмотрение дела;
- исполнение постановления;
- пересмотр постановлений или решений.

Основной задачей возбуждения административного дела является сбор доказательств, которые дадут объективную оценку действиям участников дорожного движения. На этой стадии разрешаются административно-правовые споры, которые связаны с применением мер административной ответственности и мер административного пресечения. Административно-правовые споры могут возникнуть при практической реализации полномочий, направленных на установление порядка в сфере порядка дорожного движения; при совершении разрешительно-регистрационных действий; при применении различных мер административной ответственности в случае нарушения административно-правовых норм; при применении мер административного пресечения, а также административного предупреждения.

Оформление материалов дела является ответственной стадией производства по делам об административных правонарушениях. Основным документом при данном оформлении является протокол об административном правонарушении, который служит основным средством установления данных по административному делу.

Как правило, дело об административном правонарушении рассматривается по месту его совершения, но если имеется ходатайство лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, то по месту жительства данного лица. Результатом рассмотрения дела об административном правонарушении является выносимое постановление о назначении административного наказания или прекращении производства по делу об административном правонарушении.

Исполнение постановления возлагается в первую очередь на виновное лицо, а в случае неисполнения или недолжного исполнения – на органы юстиции.

Пересмотр постановления об административном правонарушении – это новое разбирательство дела должностным лицом, наделенным правом отменить, изменить или оставить без изменений ранее принятое постановление. Правовой основой пересмотра постановления об административном правонарушении является ст. 30 КоАП РФ. Пересмотр постановления по делу об административном правонарушении состоит из нескольких этапов: подача жалобы или протеста; подготовка дела к пересмотру; слушание дела; вынесение решения по делу; доведение решения до сведения заинтересованных лиц.

Третьей особенностью административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД можно назвать следующее. В целях обеспечения безопасности дорожного движения административно-правовой деятельностью ГИБДД используется предусмотренная система мер административного принуждения, которая включает в себя госконтроль и надзор, меры административного предупреждения, административного пресечения, административно

обеспечительные меры и меры административной ответственности. Данная система мер регламентируется посредством норм права, содержащихся в ПДД, иных нормативно-правовых актах, а также конкретизируется в документах по использованию технических средств организации дорожного движения (проектах, схемах организации дорожного движения, дислокации дорожных знаков и других).

Кроме того, четвертая особенность для юрисдикционной деятельности ГИБДД выражается в установленной презумпции виновности лица в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

По этому поводу на расширенном заседании коллегии МВД России 28 февраля 2019 года Президент РФ В.В. Путин отметил, что «Необходимо последовательно развивать технические средства контроля за соблюдением правил дорожного движения, расширять возможности систем автоматической фото- и видеofиксации правонарушений, предъявлять повышенные требования к сдаче правил дорожного движения и выдаче водительских прав»⁵⁷.

Министр МВД РФ В.А. Колокольцев доложил, что система автоматической фиксации нарушений ПДД получила в 2018 году дальнейшее свое развитие. С помощью нее выявлено почти 106 миллионов правонарушений. Кроме того, вполне ощутим профилактический эффект от использования автоматической системы фиксации нарушений ПДД.

«В местах расположения таких технических средств отмечено снижение количества происшествий и тяжести их последствий»⁵⁸.

Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД включает в себя профилактические мероприятия, направленные на предупреждение новых

⁵⁷ Расширенное заседание коллегии Министерства внутренних дел. URL: <http://www.nykhas.ru/618444/rasshirennoe-zasedanie-kollegii-mini-3/> (дата обращения: 29.04.2019).

⁵⁸ Выступление Министра внутренних дел Российской Федерации генерала полиции Российской Федерации Владимира Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России. URL: https://news.rambler.ru/other/41792742/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 29.04.2019).

правонарушений. Такие мероприятия направлены на предупреждение, а также снижение тяжести дорожно-транспортного травматизма, пресечение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и строятся в соответствии с принципами законности, гуманизма, уважения прав человека и гласности. Как видно из проведенного выше исследования, административно-юрисдикционная деятельность органов ГИБДД обладает своей собственной спецификой. Это обуславливается необходимостью формирования должного уровня безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения на сегодняшний момент развития общества, экономики и права в РФ стало важнейшей задачей для государства. Такая позиция ежегодно озвучивается на заседании коллегии МВД России, где Президент РФ подчеркивает, что «необходимо предъявлять повышенные требования к соответствующим подразделениям МВД в целях обеспечения безопасности дорожного движения»⁵⁹.

По словам В.В. Путина, «повышение безопасности дорожного движения должно стать самостоятельным направлением государственной политики... В этой сфере нужно создавать адекватные механизмы управления и взаимодействия. Должны быть четко распределены зоны ответственности как по уровням власти, так и по ведомствам. Важно укрепить законодательную базу дорожно-транспортной деятельности, восполнить существующие здесь пробелы»⁶⁰. Механизм государственного регулирования и надведомственного контроля выступает действенным механизмом реализации мероприятий правового, экономического, организационно-тактического характера, направленных на выявление и последующее разрешение проблем обеспечения безопасности дорожного движения. На расширенном заседании коллегии МВД России 28 февраля 2019 года Министр внутренних дел РФ В.А. Колокольцев

⁵⁹ Законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения и охрана труда водителей с 2019 года все станет строже. URL: https://www.profiz.ru/sec/5_2018/obespeschenie_BDD/ (дата обращения: 22.04.2019).

⁶⁰ Владимир Путин принял участие в расширенном заседании коллегии МВД России. URL: <http://www.kremlin.ru/transcripts/47776> (дата обращения: 29.04.2019).

особо подчеркнул, что «Позитивные тенденции отмечаются по линии обеспечения безопасности дорожного движения... Дальнейшее развитие получила система автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения... Сократилось число аварий, а также погибших и раненых... Органы внутренних дел внесли существенный вклад в обеспечение транспортной безопасности»⁶¹.

Состояние современной социальной и правовой систем РФ позволяет сделать вывод, что регулирование общественных отношений только лишь путем соблюдения норм, правил, запретов и ограничений невозможно. Императивное регулирование в области административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД не всегда приносит положительные результаты обществу. Для создания условий развития гражданского общества должны использоваться и более гибкие инструменты. Решение проблемы эффективной реализации административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД, прежде всего, зависит от правильного использования методов принуждения органами ГИБДД, что обеспечит эффективность их административно-юрисдикционной деятельности, улучшит правопорядок и создаст условия для сокращения правонарушений в сфере дорожного движения. Очевидно, необходимо проведение реформы по основной деятельности ГИБДД, усовершенствование должностных полномочий ее сотрудников. Требуется дальнейшее совершенствование законодательства в сфере организации дорожного движения, внедрение технических средств, обеспечивающих правоприменительную деятельность сотрудников ГИБДД, совершенствование применения административной ответственности за административные правонарушения.

Таким образом, на основании проведенного исследования теоретических аспектов административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД,

⁶¹ Выступление Министра внутренних дел Российской Федерации генерала полиции Российской Федерации Владимира Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России. URL: https://news.rambler.ru/other/41792742/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 29.04.2019).

предлагается, во-первых, дополнить Положение ст. 4.1 «Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД – это вид правоохранительной деятельности органов государственного управления и основной элемент правоприменительной деятельности полиции, выражающийся в рассмотрении и разрешении административно-правовых споров и конфликтов, в применении тех или иных мер административного обеспечения, в том числе мер превентивного характера по обеспечению безопасности дорожного движения». Внесение данной дефиниции позволит заполнить пробел в законодательном регулировании и прекратит споры о толковании административной юрисдикции ГИБДД.

В-вторых, дополнить ст. 5 ФЗ-196 абзацем следующего содержания: «разъяснения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в средствах массовой информации», что расширит направления деятельности органов ГИБДД, и в конечном итоге будет способствовать лучшему обеспечению безопасности дорожного движения.

Подводя итог исследованию историко-теоретических аспектов правового регулирования деятельности Госавтоинспекции можно утверждать, что правовое регулирование данного правового института претерпевало множество изменений в связи с развитием науки и техники. Тенденции развития правового регулирования деятельности ГИБДД видятся в необходимости дальнейшей разработки и систематизации как научного, так и понятийного аппарата в науке административного права и процесса.

ГЛАВА 2 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД

§ 2.1 Проблемы правового регулирования остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД

Главой 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» законодателем установлены санкции за допущенные водителями транспортных средств правонарушения. При разрешении административных дел в сфере правонарушений безопасности дорожного движения органами ГИБДД производится большое количество действий, связанных с применением мер административного принуждения. Административное принуждение является одним из видов юридического принуждения, выражающегося в угрозе и реальности применения санкции. Законодатель закрепил административное принуждение в целях регулирования поведения человека. Принуждение обеспечивает соответствующее правовым нормам и системе ценностей поведение личности в области дорожного движения.

Среди подразделений и служб ОВД, занимающихся административно-юрисдикционной деятельностью, особое место занимает дорожно-патрульная служба ГИБДД (далее – ДПС ГИБДД), которая осуществляет производство по делам о правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения и применяет специфические меры административного принуждения.

Административное принуждение в области дорожного движения признается самостоятельным видом государственного принуждения, имеющего своим назначением обеспечение безопасности дорожного движения. Признаками, характеризующими административное принуждение в области дорожного движения, являются следующие:

- фактическое основание применения – административное правонарушение в области дорожного движения;
- правовое основание применения – нормы административного и административно-процессуального права;
- субъект применения – должностное лицо ГИБДД;
- порядок применения – внесудебный;
- цель применения – обеспечение безопасности дорожного движения;
- множественность административно-правовых средств обеспечения дорожной безопасности.

К основным мерам административного принуждения, применяемым ДПС ГИБДД в их практической деятельности, относятся остановка транспортных средств и освидетельствование на состояние опьянения.

В п. 20 ст. 13 Федерального закона «О полиции» установлены следующие правила для полиции, в частности для ДПС ГИБДД: «останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, проверять документы на право пользования и управления ими, документы на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства...». Однако, в этих нормах не уточняется причина (цель) остановки транспортного средства.

Функция остановки транспортного средства сотрудниками ДПС ГИБДД регламентируется законодателем в качестве превентивной меры в отношении водителей транспортных средств. Инспектору ДПС ГИБДД предоставлено право самостоятельно на свое усмотрение применять данную меру в любое время в отношении любого водителя.

Как отмечает О.А. Строева: «Основными элементами механизма реализации права, прежде всего, обеспечивающего правоприменительную деятельность, являются принятие решения при строгом соблюдении

неукоснительных требований законности, обоснованности, целесообразности и справедливости, а также высокого профессионализма сотрудников ГИБДД»⁶².

Тем не менее, в такой конструкции нормы Федерального закона «О полиции» некоторые ученые усматривают скрытую коррупционную составляющую⁶³. В частности они говорят, что в данном случае у сотрудника ДПС ГИБДД возникает вероятность злоупотребления должностными полномочиями в личных целях, и поэтому необходимо произвести антикоррупционную экспертизу ст. 13 Федерального закона «О полиции».

В п. 20 ст. 13 Федерального закона от 07 февраля 2011 года «О полиции» после выражения «если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения» предлагается внести следующее уточнение: «в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и обеспечения общественной безопасности». Указанное дополнение законодательства усилит гарантии необоснованного ограничения конституционных прав и свобод граждан, а также позволит избежать возможности злоупотреблений со стороны должностных лиц ГИБДД, конкретизирует положение нормы и предупредит различные ее толкования.

Право на остановку транспортного средства сотрудниками ДПС ГИБДД подтверждается Постановлением Верховного Суда РФ от 04 марта 2019 года № 208-АД19-1⁶⁴, согласно которого требование сотрудника полиции об отмене актов о прекращении производства по делу о привлечении к ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 19.3 КоАП РФ, за неповиновение законному требованию сотрудника полиции военнослужащего в связи с отсутствием

⁶² Строева О.А. Законность в правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 2 (71). С. 98.

⁶³ Самойлок Р.Н., Афанасьев А.Ю., Миннебаев Р.Х. Особенности административно-юрисдикционной деятельности ДПС ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2015. № 4. С. 179.

⁶⁴ Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 04 марта 2019 года № 208-АД19-1 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

состава административного правонарушения, удовлетворено, производство по делу прекращено на основании ч. 2 ст. 24.5 КоАП РФ, поскольку установлен факт совершения военнослужащим правонарушения, выразившегося в отказе представить регистрационные документы на транспортное средство на неоднократные требования сотрудника полиции при исполнении им обязанностей по охране общественного порядка и обеспечению ПДД.

При этом, в Постановлении Верховного Суда в качестве основания в удовлетворении жалобы должностного лица, составившего протокол об административном правонарушении, указывается п. 20 ст. 13 Федерального закона «О полиции». Такая позиция Верховного Суда придает значимость действиям сотрудников ДПС ГИБДД, несущим службу по защите безопасности движения на дорогах государства.

Одним из правонарушений, выявленных в результате остановки транспортного средства сотрудником ДПС ГИБДД, может стать управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством, которое предусматривается нормами КоАП РФ. В частности, за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством ст. 12.7 КоАП РФ предусматривает наложение административного штрафа в размере от пяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей. Меры принуждения применяются к правонарушителям в результате совершения ими административного правонарушения в области дорожного движения, основополагающим признаком которого является общественная опасность. Вследствие этого, законодатель придает большое значение институту освобождения от административной ответственности, закреплению оснований и механизма освобождения от административной ответственности. Очевидно, что лицо, совершившее административное правонарушение в случае его освобождения от административной ответственности освобождается от необходимости претерпеть неблагоприятные последствия противоправного деяния.

В частности к таким лицам, освобождающимся от административной ответственности в случае совершения административного правонарушения, закон относит несовершеннолетних граждан и лиц, обладающих льготами и привилегиями в соответствии с законом.

При осуществлении возложения санкции по ст. 12.7 КоАП РФ в отношении несовершеннолетних существует проблема правоприменительного характера. Субъектом административных правонарушений, предусмотренных ч.ч. 1 и 2 ст. 12.7 КоАП РФ, может быть любой гражданин, достигший 16-летнего возраста, не имеющий права на управление транспортным средством либо лишенный такого права.

Ответственность по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ несет только водитель транспортного средства. С субъективной стороны административные правонарушения, предусмотренные данной статьей, характеризуются умышленной виной.

Несовершеннолетний является особым субъектом административной ответственности, т.к. производство по делам об административных правонарушениях в отношении данной категории граждан имеет существенные особенности. В случаях совершения административного правонарушения несовершеннолетний может быть доставлен для составления протокола об административном правонарушении в специальные помещения. О доставлении несовершеннолетнего либо составляется протокол, либо делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении или в протоколе об административном задержании.

Когда несовершеннолетний имеет при себе документы, удостоверяющие его личность, совершенное им деяние не требует дополнительного выяснения обстоятельств, не находится в состоянии, алкогольного или наркотического опьянения, он должен быть отпущен сразу после составления протокола об административном правонарушении.

Очевидно, законодатель в ст. 27.3 КоАП РФ допускает возможность административного задержания несовершеннолетних правонарушителей. Административное задержание является принудительной мерой, ограничивающей свободу лица, и может быть применено в исключительных случаях: если это необходимо для обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении и в связи с исполнением постановления по делу об административном правонарушении. Об административном задержании несовершеннолетнего в обязательном порядке уведомляются его родители или иные законные представители (ч. 4 ст. 27.3 КоАП РФ). В противном случае предъявленные административные санкции могут быть отменены в судебном порядке.

Например, в Решении Онежского городского суда Архангельской области № 12-100/2015 от 03 ноября 2015 года по делу № 12-100/2015 было установлено, что на день составления протоколов об административных правонарушениях гражданин Ш. являлся несовершеннолетним. Данное обстоятельство обязывало должностное лицо, уполномоченное составлять протокол, известить законных представителей несовершеннолетнего Ш. о месте и времени составления протокола об административном правонарушении. Однако, в нарушении законодательства, протокола об административных правонарушениях в отношении несовершеннолетнего были составлены в отсутствие законных представителей. Помимо этого в жалобе законного представителя несовершеннолетнего Ш. указывалось, что при рассмотрении протокола об административном правонарушении о месте и времени рассмотрения не был извещен прокурор. Также законный представитель в своей жалобе указала на истечение срока давности привлечения Ш. к административной ответственности. В своем Решении Онежский городской суд Архангельской области на основании установленных фактов определил: «Постановление председателя комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав о привлечении Ш. к административной ответственности,

предусмотренной ст. 12.6 КоАП РФ, ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ – отменить, производство по делу в отношении несовершеннолетнего Ш. на основании п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ – прекратить»⁶⁵.

Органом, уполномоченным рассматривать дела об административных правонарушениях, совершенных несовершеннолетними, в соответствии со ст. 23.2 КоАП РФ, являются комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав (по месту жительства несовершеннолетнего). Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав⁶⁶ (далее – КДН и ЗП) являются специальными органами, входящими в систему профилактики безнадзорности и правонарушений таких лиц – несовершеннолетних, целью деятельности которых является осуществление мер по защите и восстановлению прав и законных интересов несовершеннолетних, выявлению и устранению причин и условий, способствующих безнадзорности, беспризорности, правонарушениям и антиобщественным действиям несовершеннолетних и др.

В соответствии с ч. 2 ст. 25.1 КоАП РФ дело об административном правонарушении рассматривается с участием несовершеннолетнего, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и с участием его законных представителей. Родитель, явившийся в заседание КДН и ЗП для защиты интересов несовершеннолетнего, должен иметь при себе документы, удостоверяющие его личность, а также не должен быть лишен родительских прав или ограничен в родительских правах.

Административные правонарушения, установленные в КоАП РФ, могут совершаться несовершеннолетним, который по каким-то причинам отказывается называть должностному лицу, осуществляющему опрос (инспектору ДПС ГИБДД, инспектору по делам несовершеннолетних ОВД и

⁶⁵ Решении Онежского городского суда Архангельской области от 03 ноября 2015 года № 12-100/2015 по делу № 12-100/2015. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/VSSk9lrQLBbh/> (дата обращения: 30.04.2019).

⁶⁶ Федеральный закон Российской Федерации от 24 июня 1999 года № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» // Российская газета. 1999. № 121.

другим), свои имя, фамилию, координаты своих родителей и адрес своего проживания. В таком случае решается вопрос о помещении несовершеннолетнего правонарушителя в центр временного содержания ОВД, куда они могут быть направлены либо на основании постановления руководителя органов внутренних дел или уполномоченного сотрудника органов внутренних дел (на срок не более 48 часов), либо на основании постановления судьи (на срок более 48 часов).

Родителям и иным законным представителям необходимо учитывать, что в отношении несовершеннолетнего, совершившего административное правонарушение, должностные лица ОВД решают вопрос о постановке его на учет несовершеннолетних правонарушителей на основании постановления КДН и ЗП в случае совершения им правонарушения, повлекшего применение меры административного наказания.

Но, как правило, действуя на основании закона сотрудники ДПС ГИБДД после составления Протокола об административном правонарушении отпускают несовершеннолетних нарушителей. На практике часто возникают случаи, когда несовершеннолетний гражданин, получает водительское удостоверение на право вождение транспортного средства в течение 30 дней после совершения им административного правонарушения, за которое к нему не были применены меры государственного принуждения в силу его несовершеннолетия. Предлагается в отношении таких несовершеннолетних граждан, совершивших административное правонарушение в течение 30 дней до наступления их совершеннолетия, и размещенной информации в Федеральной Информационной Системе ГИБДД (далее – ФИС ГИБДД–М), в случаях последующего совершения подобного правонарушения рассматривать их действия по совокупности правонарушений.

Среди нарушителей Правил Дорожного Движения⁶⁷ (далее – ПДД) также нередко встречаются водители – лица с ограниченными возможностями (инвалиды). Лишать водительского удостоверения лиц с ограниченными возможностями (инвалидов), которые не имеют возможности альтернативного способа передвижения, нельзя. К ним применяются альтернативные меры принуждения. Сегодня государство прикладывает серьезные усилия по правовой защите инвалидов, предусматривая нормы-преимущества в законодательстве и предоставляя различные льготы и привилегии.

По мнению Д.И. Мейера «привилегией называется право, предоставленное отдельному лицу, как изъятие из общего закона, установленное в его пользу по исключению. Эта исключительность и составляет характеристическую черту привилегии»⁶⁸. Ученый отмечал, что существует множество прав, которые принадлежат не всем членам общества, а только тем из них, которые находятся в особенных условиях. В свою очередь Г.Ф. Шершеневич определял, что «законы, дающие для известного круга лиц исключительные, по сравнению с общим правом, постановления, относятся к специальным законам»⁶⁹. Сюда ученый относил привилегии, то есть законы, создающие для известных физических или юридических лиц некоторое льготное положение.

Однако, на практике лица с ограниченными возможностями часто злоупотребляют благами (льготами и привилегиями), предоставленными им государством. Их поведение на дорогах носит характерные черты нигилизма, что является крайне недопустимым в области безопасности дорожного движения.

Обязанность соблюдать требования законов и иных нормативных правовых актов в РФ едина для всех. Предоставление правовых преимуществ

⁶⁷ Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

⁶⁸ Мейер Д.И. Русское гражданское право (в 2х ч. Часть 1). (по изданию 1902 года). М.: Статут, 1997. С. 228.

⁶⁹ Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 года). М.: Фирма «СПАРК», 1995. С. 44.

отдельным субъектам может считаться справедливым и обоснованным отступлением от принципа равенства только «при наличии правопослушного поведения, высокой правовой культуры и правового сознания самих инвалидов»⁷⁰.

Помимо лиц с ограниченными возможностями льготы и привилегии предоставляются государством и другим членам общества, в числе которых должностные лица и лица, заслужившие награды перед страной. К сожалению, вне зависимости от чина и ранга в случаях остановки транспортного средства сотрудниками ДПС ГИБДД, указанные лица не проявляют должного уважения к участникам дорожного движения.

В Конвенции о дорожном движении в ч. 1 ст. 7 говорится, что: «Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу»⁷¹.

Лица, наделенные государством льготами и привилегиями в результате своего неподобающего поведения могут причинить моральный и физический вред другим участникам дорожного движения и не понести никакого наказания, так как в нормативном регулировании отсутствуют регламентированные меры принуждения за такое поведение, что является недопустимым. Поэтому, следуя положениям международной Конвенции, в целях реализации принципа неотвратимости наказания за совершение правонарушения, необходимо дополнить ст. 2.1 п. 2.3.2. ПДД обязанностью водителя транспортного средства, в том числе и лица, имеющего согласно закона право на льготы и привилегии, соблюдать правила поведения, позволяющие соблюсти права и законные интересы всех участников дорожного движения, не причиняя им моральный,

⁷⁰ Репьев А.Г. Проблемы административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД в отношении граждан, обладающих правовыми преимуществами // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2017. № 4 (20). С. 321.

⁷¹ Конвенция о дорожном движении (Вена, 08 ноября 1968 года) (вместе с «Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов») // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

физический и имущественный вред. При нарушении данного правила, сопровождающегося нецензурной бранью, действия водителя транспортного средства, в том числе лица, имеющего установленные законом права на льготы и привилегии, могут рассматриваться как мелкое хулиганство. Вследствие чего, указанный субъект должен быть привлечен к ответственности в виде уплаты штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей или административному аресту на срок до пятнадцати суток.

На основании исследования правового регулирования остановки транспортного средства инспектором ДПС ГИБДД можно сделать следующие предложения по совершенствованию законодательства.

Во-первых, в целях устранения возможных злоупотреблений со стороны должностных лиц ГИБДД, устранения различных толкований и усиления гарантий конституционных прав граждан дополнить п. 20 ст. 13 Федерального закона от 07 февраля 2011 года «О полиции» после выражения «если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения» следующим выражением: «в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и обеспечения общественной безопасности».

Во-вторых, в отношении несовершеннолетних граждан, совершивших административное правонарушение, при получении ими водительского удостоверения в случаях повторного совершения подобного правонарушения, рассматривать их действия по совокупности правонарушений, т.е. применять к ним ч. 2 ст. 4.3 КоАП РФ: «повторное совершение однородного административного правонарушения, то есть совершение административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию в соответствии со статьей 4.6 настоящего Кодекса за совершение однородного административного правонарушения»,

дополнив ее следующим Примечанием: «Данное правило распространяется на граждан, совершивших административное правонарушения в период за 30 дней до наступления их совершеннолетия и получивших в последствии право на управление транспортным средством».

В-третьих, дополнить п. 2.3.2 ст. 2.1 ПДД абзацем следующего содержания: «водитель транспортного средства, в том числе лицо, имеющее льготы и привилегии, обязан строго соблюдать правила поведения, не использовать нецензурную брань», что позволит соблюсти права и законные интересы других участников дорожного движения, не причиняя им моральный, физический и имущественный вред. Внести в ст. 20.1 КоАП РФ ч. 6: «При нарушении водителем транспортного средства, в том числе лицом, имеющим льготы и привилегии, правил поведения, выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся нецензурной бранью при совершении законных действий сотрудниками полиции в области дорожного движения, а равно уничтожением или повреждением чужого имущества, – влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток».

§ 2.2 Проблемы правового регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения

На практике нередки случаи, когда сотруднику ДПС ГИБДД приходится применять меры государственного принуждения в результате совершения такого административного правонарушения, как управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ).

В общем случае подобное правонарушение влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Примечанием к ст. 12.8 КоАП РФ установлено, что: «Употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ запрещается. Административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека».

В ч. 1 ст. 27.12 КоАП РФ указано, что лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, подлежит отстранению от управления, о чем составляется протокол в присутствии двух понятых. Освидетельствованию на состояние опьянения проводится с помощью алкотестера. В случае отрицательного результата освидетельствования на состояние опьянения применение такой меры обеспечения, как отстранение от управления, станет незаконным, нарушающим права граждан.

В Постановлении от 24 апреля 2019 года № 85-АД19-3⁷² Верховный Суд РФ определил, что как следует из материалов дела, что водитель Е. находился в состоянии опьянения, выявленного у него сотрудником ДПС ГИБДД в результате наличия признаков опьянения – запах алкоголя изо рта; неустойчивость позы; нарушение речи; резкое изменение окраски кожных покровов лица.

⁷² Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 24 апреля 2019 года № 85-АД19-3 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

Данные признаки визуального определения состояния опьянения указаны в пункте 3 Правил, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 года № 475⁷³ (далее – Правила).

С результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения с помощью алкотестера гражданин Е. не согласился. В соответствии с п. 10 Правил должностным лицом гражданин Е. был направлен на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, пройти которое Е. согласился, о чем собственноручно указал в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование.

По результатам проведенного в отношении гражданина Е. медицинского освидетельствования было вынесено заключение о его нахождении в состоянии опьянения, зафиксированное в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения от 23 декабря 2017 года № 1514, проведенного в ГБУЗ Калужской области «Наркологический диспансер Калужской области». Из содержания акта медицинского освидетельствования усматривается, что концентрация абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе у гражданина Е. составила в результате первого исследования – 1,03 мг/л, а в результате второго – 1,11 мг/л.

Верховный Суд РФ пришел к выводу, что действия гражданина Е. образуют объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ. В результате чего вынесенные постановления в отношении Е. были оставлены без изменения, а жалоба гражданина Е. – без удовлетворения.

⁷³ Постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Российская газета. 2008. № 140.

Нередки случаи, когда к водителю транспортного средства, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, невозможно применить такую меру принуждения как лишение водительских прав, в силу окончания срока действия его водительского удостоверения. Должностное лицо ДПС ГИБДД вправе применить к данному субъекту правонарушения только штрафные санкции, предусмотренные ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ. Законодателем не предусмотрены случаи, когда указанный субъект после совершения административного правонарушения, вправе получить водительское удостоверение, продлив срок их действия на законных основаниях⁷⁴. В результате получается, что в период действия наказания по лишению водительских прав на основании ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, водитель будет на законных основаниях управлять транспортным средством. Предлагается дополнить ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ абзацем следующего содержания: «Водитель, срок действия водительского удостоверения которого истек, не имеет права продлить его в результате совершенного административного правонарушения в течение действия наказания о лишении прав, предусмотренного ч. 1 настоящей статьи».

Наиболее важным моментом в установлении состояния опьянения является соблюдение всех требований, предъявляемых к механизму проведения освидетельствования. Нередко отмена вынесенного постановления о лишении прав водителя, находившегося в состоянии опьянения, происходит именно по причине несоблюдения строгого следования процедуре освидетельствования.

Основанием отмены решения о лишении водительских прав⁷⁵ явилось нарушение Инструкции по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы 307/У-05 «Акт медицинского освидетельствования

⁷⁴ См.: Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // Российская газета. 2014. № 250.

⁷⁵ Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 25 сентября 2015 года Дело № 41-АД15-17. URL: <http://cpk42.com/portfolio/polozhitelnaia-sudebnaia-praktika-po-st-12-8-koap-rf/> (дата обращения: 10.05.2019).

на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» (приложение № 3 к Приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»⁷⁶), а именно, то, что исследование вопреки п. 16 инструкции не было проведено дважды с интервалом в 20 минут. В п. 16 Акта медицинского освидетельствования отмечается, что забор биологического объекта для химико-токсикологического исследования не осуществлялся. Из содержания акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, от 19 января 2015 года № 3 следует, что исследование выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя проведено гражданину К. однократно, повторное исследование выдыхаемого воздуха с интервалом 20 минут не проводилось. Данное обстоятельство подтверждено врачом МБУЗ Белокалитвинского района «Центральная районная больница» в ходе судебного разбирательства.

Таким образом, медицинским работником нарушен порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В нарушение приведенных выше требований Инструкции заключение о нахождении К. состоянии опьянения сделано медицинским работником на основании одного результата определения алкоголя в выдыхаемом воздухе, произведенного при помощи технического средства измерения. Во избежание коллизий необходимо подвергать административной ответственности медицинских работников, совершивших подобную ошибку.

В п. 9 Постановления Правительства РФ № 475 установлено «В случае отказа водителя транспортного средства от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения не составляется». Таким образом, конструкция нормы позволяет говорить, что прохождение освидетельствования на состояние

⁷⁶ Приказ Минздрава России от 14 июля 2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» // Российская газета. 2003. № 147.

алкогольного опьянения является не обязанностью водителя, а его правом, от которого он может оказаться. Данное положение противоречит п. 2.3.2 ПДД, в соответствии с которым водитель транспортного средства обязан по требованию уполномоченных должностных лиц проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения. Думается, что необходимо устранить правовую коллизию, изменив в Постановлении Правительства РФ № 475 п. 9 формулировку абзаца 2 на следующую: «В случае невыполнения водителем транспортного средства обязанности прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения не составляется».

При остановке транспортного средства и проверке на наркотическое или алкогольное опьянение водителя транспортного средства сотрудник ДПС ГИБДД все чаще сталкивается именно с наркотическим опьянением лица, управляющим транспортным средством. Чтобы доказать нахождение лица под воздействием наркотиков, сотрудник ДПС ГИБДД обязан направить биологический материал на химико-токсикологическую экспертизу (далее – ХТИ) для специального исследования. ХТИ является способом лабораторной диагностики, которая направлена на численное или качественное распознавание инородных веществ в организме.

На сегодняшний момент данная процедура безоговорочно выявляет факт употребления наркотических средств, поэтому используется в юрисдикционной практике для подтверждения неадекватного состояния человека. ХТИ достоверно устанавливает наличие разных запрещенных элементов в организме при их употреблении⁷⁷.

Нарушитель правил дорожного движения может находиться под воздействием наркотиков длительное время после их приема. В среднем большая часть наркотиков выводится из организма в течение трех – шести

⁷⁷ Химико-токсикологическое исследование мочи. URL: <https://mochaanaliz.com/vidy-analizov/analiz-mochi-hti.html> (дата обращения: 05.05.2019).

суток с момента приема. Наркотики, проникающие в ткани человеческого организма, остаются в них на более длительное время. Общее выведение наркотических веществ из организма наступает в течение двадцати одного дня.

Проблема применения к такому правонарушителю мер принуждения проявляется в следующем. Освидетельствование на алкотестере не выявляет признаков опьянения у водителя транспортного средства, а визуальные признаки опьянения очевидны. Необходимо медицинское освидетельствование методом ХТИ. Однако, до получения результатов анализа ХТИ нельзя задержать ни транспортное средство, ни самого водителя транспортного средства. Токсикологический анализ является расширенной версией иммунохроматографического исследования мочи. Иммунохроматографическое исследование является экспресс-анализом, выявляющим наличие опьянения в течении 1 часа. А токсикологический анализ применяется для оперативного выявления примесей токсинов в биологической жидкости, исследование которой длится четверо суток⁷⁸.

Водитель, совершивший административное правонарушение в определенном муниципальном образовании, может быть зарегистрирован и проживать в другом субъекте РФ. Вполне логично, что он не будет дожидаться результатов ХТИ, вернется в свой субъект федерации либо в любое другое место. Прежде чем он будет найден, все процессуальные сроки по привлечению его к административной ответственности могут истечь. Вновь принцип неотвратимости наказания за совершение правонарушения не будет соблюден. Предлагается дополнить законодательство обязанностью водителя дожидаться результатов ХТИ в месте совершения административного правонарушения. Для этого в п. 2.3.2 ПДД ввести дополнительный абзац: «В ходе медицинского

⁷⁸ Нормы химико-токсикологического анализа мочи. URL: <https://moydiagnos.ru/analizi/mochi/himiko-toksikologicheskij.html> (дата обращения: 05.05.2019).

освидетельствования водитель транспортного средства обязан дожидаться результатов ХТИ в месте совершения административного правонарушения».

Лишение лица за совершение им административного правонарушения права управления транспортным средством определенного вида означает, что это лицо одновременно лишается права управления и другими транспортными средствами, указанными в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, в котором устанавливается: «Под транспортным средством ... следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право». На практике возникают проблемные ситуации в случаях, когда водитель имеет водительское удостоверение на управление легковым автомобилем, а также и удостоверение на управление трактором либо самоходной машиной (квадроциклом, снегоходом либо др.).

В органах ГИБДД владельцы автотранспортных средств, предназначенных для движения по дорогам общего пользования, обязаны их зарегистрировать. Трактора, самоходные дорожно-строительные и иные машины и прицепы к ним, включая автотранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее, а также не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования, подлежат регистрации в органах исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственный надзор за техническим состоянием данных транспортных средств, то есть в органах Ростехнадзора. Правила государственной регистрации тракторов, самоходных

дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним органами государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации утверждены Приказом Минсельхозпрода России от 16 января 1995 года № 785⁷⁹. Органы Гостехнадзора также осуществляют допуск к управлению самоходными машинами и производят выдачу удостоверений тракториста-машиниста (тракториста), подтверждающих допуск к управлению самоходными машинами соответствующих категорий.

В правоприменительной практике происходят случаи, когда водитель за управление личным автомобилем в состоянии алкогольного опьянения лишается водительского удостоверения, сдает его в установленном законом порядке в подразделение ГИБДД, но, в течении срока лишения специального права на управление автомобилем, например, продолжает работать трактористом в сфере сельского хозяйства. Получается, что водитель ежедневно нарушает ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, согласно которой «Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, – влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от ста до двухсот часов». Кроме того, в соответствии со ст. 12.32 КоАП РФ, должностное лицо, допускающее к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления транспортным средством, несет ответственность в виде наложения административного штрафа в размере двадцати тысяч рублей, а юридическое лицо – в размере ста тысяч рублей.

Подобные ситуации случаются в результате отсутствия нормативной базы по урегулированию взаимодействия органов Гостехнадзора с органами ГИБДД.

⁷⁹ Правила государственной регистрации тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним органами государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации (гостехнадзора) утверждены Приказом Минсельхозпрода России от 16 января 1995 года № 785 // Российская газета. 1995. № 81.

Очевидно, стоит согласиться с мнением О.И. Бекетова и С.И. Корыц⁸⁰ о необходимости дополнить полномочия сотрудников ДПС ГИБДД обязанностью устанавливать наличие у водителя транспортного средства удостоверения тракториста-машиниста и отражать этот факт в материалах дела. В соответствии с этим изменить подпункт «и» пункта 12 Положения, включив в него после слов «останавливать транспортные средства и проверять документы на право пользования и управления ими, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, а также документы на транспортное средство и перевозимый груз, изымать эти документы в случаях, предусмотренных федеральным законом» выражение: «дополнительно устанавливать наличие у водителя удостоверения тракториста-машиниста: – в ходе получения объяснения водителя, непосредственно при оформлении административного правонарушения (в виде объяснения, в виде рапорта сотрудника, в фабуле протокола); – путем получения информации в Ростехнадзоре, до направления дела об административном правонарушении в суд».

На основании проведенного исследования проблем правового регулирования применения мер принуждения к лицам, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, дополнить ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ абзацем следующего содержания: «Водитель, срок действия водительского удостоверения которого истек, не имеет права продлить его в результате совершенного административного правонарушения в течение действия наказания о лишении прав, предусмотренного ч. 1 настоящей статьи», что позволит соблюсти принцип равенства всех перед законом.

⁸⁰ Бекетов О.И., Корыц С.И. Проблемы исполнения постановлений о лишении права управления транспортными средствами // Правоприменение. 2017. № 1 (2). С. 120.

Во-вторых, устранить правовую коллизию по поводу обязанности или права водителя транспортного средства в отношении медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, существующую в таких нормативных актах как ПДД и Постановление Правительства РФ № 475. Изменить в Постановлении Правительства РФ № 475 п. 9 формулировку абзаца 2 на следующую: «В случае невыполнения водителем транспортного средства обязанности прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения не составляется».

В-третьих, для предотвращения нарушения безопасности дорожного движения водителем, имеющим удостоверения на право вождения различными видами транспортных средств и лишенным одного из них, дополнить подпункт «и» пункта 12 Положения обязанностью сотрудников ДПС ГИБДД: «дополнительно устанавливать наличие у водителя удостоверения тракториста-машиниста: – в ходе получения объяснения водителя, непосредственно при оформлении административного правонарушения (в виде объяснения, в виде рапорта сотрудника, в фабуле протокола); – путем получения информации в Ростехнадзоре, до направления дела об административном правонарушении в суд».

Таким образом, исследовав актуальные проблемы правового регулирования деятельности ГИБДД, можно утверждать, что действующее законодательство нуждается в дальнейшем совершенствовании. Несмотря на применяемые меры к нарушителям ПДД, говорить об абсолютной безопасности на дорогах нашей страны сегодня рано. Об этом свидетельствуют пробелы и коллизии в правовом регулировании таких действий органов Госавтоинспекции, как остановка транспортного средства и применение мер принуждения к лицу, управляющему транспортным средством в состоянии опьянения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенного исследования проблем правового регулирования деятельности Госавтоинспекции можно сделать определенные выводы, отражающие ее особенности.

Законодательно установлено, что функция обеспечения безопасности дорожного движения является основным направлением деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России. Осуществление федерального государственного надзора и специальных разрешительных функций в области безопасности дорожного движения – основные задачи Госавтоинспекции.

Из анализа норм действующего законодательства следует, что административно-юрисдикционная деятельность полиции в области дорожного движения определяется не только характером реальных угроз, возникающих при перемещении людей и грузов с помощью транспортных средств, но и необходимостью защиты и обеспечения конституционных прав личности.

При проведении исследования были выявлены недостатки в правовом регулировании деятельности органов ГИБДД и сделаны соответствующие предложения по совершенствованию законодательства.

1. Предложение о нормативном закреплении дефиниции административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД

Законодательно установлено

В действующем законодательстве отсутствует нормативное понятие административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД.

Недостатки

Отсутствие легального понятия административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД приводит к многочисленным спорам среди ученых-

теоретиков по поводу толкования данного вида деятельности ГИБДД, а также к затруднениям в правоприменительной и судебной практике.

Предложение

Дополнить «Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» ст. 4.1 «Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД – это вид правоохранительной деятельности органов государственного управления и основной элемент правоприменительной деятельности полиции, выражающийся в рассмотрении и разрешении административно-правовых споров и конфликтов, в применении тех или иных мер административного обеспечения, в том числе мер превентивного характера по обеспечению безопасности дорожного движения».

Обоснование

Внесение данной дефиниции позволит заполнить пробел в законодательном регулировании и прекратит споры о толковании административной юрисдикции ГИБДД.

2. Предложение о нормативном закреплении превентивной функции в деятельности ГИБДД

Законодательно установлено

В Федеральном законе № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в ст. 5 среди основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения отсутствует направление о предупреждении нарушения правил безопасности дорожного движения.

Недостатки

Пробел федерального законодательства в части важнейшего направления деятельности органов ГИБДД – разъяснения законодательства РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения среди населения,

общественных организаций и юридических лиц, от деятельности которых напрямую зависит безопасность дорожного движения, – может привести к негативным последствиям в личной безопасности граждан.

Предложение

Дополнить ст. 5 ФЗ-196 абзацем следующего содержания: «разъяснения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в средствах массовой информации».

Обоснование

Данное дополнение расширит направления деятельности органов ГИБДД, позволит улучшить обеспечение безопасности дорожного движения, защитит права и законные интересы участников дорожного движения.

3. Предложение об уточнении целей остановки транспортного средства сотрудником полиции

Законодательно установлено

В ст. 13 Федерального закона «О полиции» регламентированы права полиции, в частности в п. 20 говорится: «останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, проверять документы на право пользования и управления ими, документы на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства; осуществлять с участием водителей или граждан, сопровождающих грузы, осмотр транспортных средств и грузов при подозрении, что они используются в противоправных целях, с составлением соответствующего акта; задерживать транспортные средства, находящиеся в розыске; временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять организацию движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий и в иных

случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения; временно ограничивать или запрещать дорожное движение на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии; выдавать в установленном порядке разрешения на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов)».

Недостатки

Многие исследователи указывают на то, что в регламентации права сотрудника полиции самостоятельно на свое усмотрение останавливать транспортное средство, видится коррупционная составляющая, т.к. в этом случае возможны злоупотребления со стороны должностных лиц ГИБДД и нарушение прав участников дорожного движения.

Предложение

Дополнить п. 20 ст. 13 Федерального закона «О полиции» после выражения: «если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения» следующими словами: «в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и обеспечения общественной безопасности».

Обоснование

Данное дополнение законодательства позволит избежать различных толкований о праве сотрудников полиции на остановку транспортного средства, устранил возможные злоупотребления со стороны должностных лиц ГИБДД при осуществлении ими данной функции и обеспечит гарантии конституционные права граждан.

4. Предложение о распространении правила о наказании за совершение однородного административного правонарушения к гражданам, совершившим административное правонарушение в период за 30 дней до наступления их совершеннолетия

Законодательно установлено

В ч. 2 ст. 4.3 КоАП РФ определено: «повторное совершение однородного административного правонарушения, то есть совершение административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию в соответствии со статьей 4.6 настоящего Кодекса за совершение однородного административного правонарушения».

Недостатки

Несовершеннолетние граждане, совершившие административное правонарушение в области безопасности дорожного движения, в силу своего возраста не несут ответственность, предусмотренную законом. Совершенное ими административное правонарушение заносится в ФИС ГИБДД–М. Однако, при получении такими субъектами водительского удостоверения в течение 30 дней после совершения административного проступка и последующего совершения подобного правонарушения, правило о совокупности правонарушений к ним не применяется.

Предложение

Дополнить ч. 2 ст. 4.3 КоАП РФ Примечанием: «Данное правило распространяется на граждан, совершивших административное правонарушение в период за 30 дней до наступления их совершеннолетия и получивших в последствии право на управление транспортным средством».

Обоснование

Указанное дополнение законодательства будет способствовать реализации принципа неотвратимости наказания за совершенное административное правонарушение и обеспечит безопасность дорожного движения.

5. Предложение об обязанности участников дорожного движения соблюдать правила должного поведения в отношениях друг с другом

Законодательно установлено

ПДД не содержат указаний на правила поведения участников дорожного движения в отношениях друг с другом.

Недостатки

Участниками дорожного движения является неограниченный круг субъектов, среди которых находятся лица, имеющие предоставленные законом льготы и привилегии. Часто на практике они злоупотребляют благами, предоставленными государством, причиняя моральный, физический и имущественный ущерб другим участникам дорожного движения.

Предложение

Дополнить п. 2.3.2 ст. 2.1 ПДД абзацем следующего содержания: «водитель транспортного средства, в том числе лицо, имеющее льготы и привилегии, обязан строго соблюдать правила поведения, не использовать нецензурную брань».

Ввести в ст. 20.1 КоАП РФ ч. 6: «При нарушении водителем транспортного средства, в том числе лицом, имеющим льготы и привилегии, правил поведения, выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся нецензурной бранью при совершении законных действий сотрудниками полиции в области дорожного движения, а равно уничтожением или повреждением чужого имущества, – влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток».

Обоснование

Данные дополнения законодательства позволят соблюсти права и законные интересы участников дорожного движения, не причиняя им моральный,

физический и имущественный вред, повысят их правовую культуру и правосознание.

**6. Предложение об отказе в продлении водительского удостоверения
в случае совершения административного правонарушения,
предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ**

Законодательно установлено

Часть 1 ст. 12.8 КоАП РФ предусматривает «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, – влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет».

Недостатки

Среди водителей транспортных средств, находящихся в состоянии опьянения, нередко встречаются лица, срок действия водительского удостоверения которых истек. Должностное лицо ДПС ГИБДД вправе применить к данному субъекту правонарушения только штрафные санкции, предусмотренные ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ. Законодатель не предусматривает случаев ограничения права водителя в получении нового удостоверения на управление транспортным средством по факту продления его срока действия. Получается, что в период действия наказания по лишению водительских прав на основании ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, водитель будет на законных основаниях управлять транспортным средством.

Предложение

Для устранения коллизии права дополнить ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ абзацем следующего содержания: «Водитель, срок действия водительского удостоверения которого истек, не имеет права продлить его в результате

совершенного административного правонарушения в течение действия наказания о лишении прав, предусмотренного ч. 1 настоящей статьи»

Обоснование

Данное дополнение законодательства позволит соблюсти принципы неотвратимости наказания за совершенное правонарушение и равенства всех перед законом, а также обеспечит безопасность дорожного движения.

7. Предложение об устранении правовой коллизии в отношении прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения

Законодательно установлено

В ст. 2 ПДД регламентируются общие обязанности водителей, к которым п. 2.3.2 относит: «По требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения».

Пункт 9 Постановления Правительства РФ № 475 во втором абзаце предусматривает: «В случае отказа водителя транспортного средства от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения не составляется».

Недостатки

Из конструкции п. 9 Постановления Правительства РФ № 475 следует, что водитель транспортного средства вправе отказаться от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, тогда как в ст. 2 ПДД законодатель однозначно определяет данное положение в качестве обязанности водителя транспортного средства. Возникает правовая коллизия, вызывающая затруднения в правоприменении и судебной практике.

Предложение

Изменить в Постановлении Правительства РФ № 475 п. 9 формулировку абзаца 2 на следующую: «В случае невыполнения водителем транспортного средства обязанности прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения не составляется».

Обоснование

Данное изменение правовой нормы устраним правовую коллизию, однозначно определив в качестве обязанности водителя транспортного средства прохождение медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, приведет к упорядочению применения норм на практике.

8. Предложение о введении дополнительной обязанности сотрудника ДПС

ГИБДД устанавливать наличие у водителя-правонарушителя удостоверения на право вождения другого транспортного средства

Законодательно установлено

Законодателем не регламентируется обязанность сотрудника ДПС ГИБДД устанавливать наличие у нарушителя ПДД удостоверения на право управления другим видом транспорта.

Недостатки

Нередки случаи, когда водитель за управление личным автомобилем в состоянии алкогольного опьянения лишается водительского удостоверения, сдает его в установленном законом порядке в подразделение ГИБДД, но, в течении срока лишения специального права на управление автомобилем, например, продолжает работать трактористом в области сельского хозяйства, ежедневно нарушая при этом ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, согласно которой «Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, – влечет наложение административного штрафа в

размере тридцати тысяч рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от ста до двухсот часов».

Предложение

Дополнить подпункт «и» п. 12 «Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» следующей обязанностью сотрудников ДПС ГИБДД: «дополнительно устанавливать наличие у водителя удостоверения тракториста-машиниста: – в ходе получения объяснения водителя, непосредственно при оформлении административного правонарушения (в виде объяснения, в виде рапорта сотрудника, в фабуле протокола); – путем получения информации в Ростехнадзоре, до направления дела об административном правонарушении в суд».

Обоснование

Предложенное дополнение позволит предотвратить нарушения безопасности дорожного движения водителем, имеющим удостоверения на право вождения различными видами транспортных средств и лишенным одного из них.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Законы и иные нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации, принятая всенародным голосованием 12 декабря 1993 года // Российская газета. – 1993. – № 237.

2. Международная Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 года) // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

3. Конвенция о дорожном движении (Вена, 08 ноября 1968 года) (вместе с «Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов») // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // Российская газета. – 2011. – № 256.

5. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 1995. – № 245.

6. Федеральный закон Российской Федерации от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. – 2011. – № 25.

7. Федеральный закон Российской Федерации от 24 июня 1999 года № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» // Российская газета. – 1999. – № 121.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского

освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Российская газета. – 2008. – № 140.

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // Российская газета. – 2014. – № 250.

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

12. Распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 года № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

13. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Российская газета. – 1998. – № 116.

14. Указ Президента РФ от 02 июля 2002 года № 679 «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» и в Положение о Государственной

инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное этим Указом» // Собрание Законодательство Российской Федерации. – 2002. – № 27. – Ст. 2679.

15. Правила государственной регистрации тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним органами государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации (гостехнадзора) утверждены Приказом Минсельхозпрода России от 16 января 1995 года № 785 // Российская газета. – 1995. – № 81.

16. Приказ МВД России от 28 марта 2002 года № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

17. Приказ Минздрава России от 14 июля 2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» // Российская газета. – 2003. – № 147.

18. Декрет Совета Народных Комиссаров Российской Советской Федеративной Социалистической Республики от 10 июня 1920 года «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

19. Инструкция городovým Московской полиции. – Москва: Тип. при Канцелярии Московского обер-полицеймейстера, 1883. – URL: <https://lobgott.liv.ejournal.com/101990/html> (дата обращения: 22.03.2019).

20. Инструкция дружиннику революционной охраны // Вестник Народного Комиссариата Внутренних Дел. – 1918. – № 11. – URL: <https://forum.ww2.ru/index.php?s=bfad6a8b69d462b7b4d15a8a481d4e31&app31&app=ebay&module=forums&t=4527355> (дата обращения: 24.03.2019).

21. Инструкция «Об организации рабоче-крестьянской милиции» от 12 октября 1918 года. – URL: <http://isfic.info/rushis/statem98.htm> (дата обращения: 24.03.2019).

22. Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом от 22 ноября 1922 года. – URL: <https://www.kolesa.ru/news/22-noyabrya-1922-goda-v-rossii-utverzhdena-instruktsiya-postovomu-militsioneru-po-poryadku-polzovaniya-zhezlom-2005-11-22> (дата обращения: 23.03.2019).

23. Конвенции об унификации дорожной сигнализации от 30 марта 1931 года // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

24. Международная конвенция относительно передвижения автомобилей 28 сентября / 11 октября 1909 года // Известия Министерства иностранных дел. – СПб., 1912. – С. 1 – 29. – URL: <https://naukaprava.ru/catalog/159/287/33243> (дата обращения: 23.03.2019).

25. Международная Конвенция относительно автомобильного движения от 26 апреля 1926 года. – URL: <https://base.garant.ru/2540348/> (дата обращения: 29.03.2019).

26. Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей. – URL: [http://spravcoll.ru/index.php/Обязательные_постановления_о_порядке_движения_по_городу_Москве_автоматических_экипажей:_1912_г.:_Вст..._\(1912\)](http://spravcoll.ru/index.php/Обязательные_постановления_о_порядке_движения_по_городу_Москве_автоматических_экипажей:_1912_г.:_Вст..._(1912)) (дата обращения: 22.03.2019).

27. Положение о Государственной Автомобильной Инспекции Центрального Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, утвержденное Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик от 23 июля 1935 года № 1529. – URL: <http://sssr.regnews.org/doc/mw/0n.htm> (дата обращения: 23.03.2019).

28. Постановление Совета Министров Союза Советский Социалистических Республик от 10 августа 1978 года № 685 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции». – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_9732.htm (дата обращения: 20.04.2019).

29. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик от 29 декабря 1925 года «О признании имеющей

силу для Союза ССР Международной Конвенции относительно передвижения автомобилей» // Собрание Законодательства Союза Советских Социалистических Республик. – 1926. – № 23. – Ст. 152 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

30. Постановление Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза Советских Социалистических Республик «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза Советских Социалистических Республик (Приложение к Постановлению Совета Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик от 03 июля 1936 года № 1182)» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

31. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик от 25 мая 1931 года № 390 «Положение о рабоче-крестьянской милиции» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

32. Судебник 1497 года. – URL: https://ru.wikisource.org/wiki/Судебник_1497_года (дата обращения: 12.03.2019).

Судебная и иная практика

33. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 24 апреля 2019 года Дело № 85-АД19-3 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

34. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 04 марта 2019 года Дело № 208-АД19-1 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

35. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 11 марта 2016 года № 39-АД16-1 // Справочно-правовая система ГАРАНТ.

36. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 25 сентября 2015 года Дело № 41-АД15-17. – URL: <http://cprk42.com/>

portfolio/polozhitelnaia-sudebnaia-praktika-po-st-12-8-koap-rf-rf/ (дата обращения: 10.05.2019).

37. Апелляционное определение Свердловского областного суда от 27 июля 2018 года по делу № 33-12507/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

38. Апелляционное определение Суда Ханты-Мансийского автономного округа Югры от 03 апреля 2018 года по делу № 33-2127/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

39. Определение Санкт-Петербургского областного суда от 14 июня 2012 года № 33-7733/2012 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

40. Постановление Тюменского областного суда от 15 мая 2017 года № 4А-233/2017 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

41. Постановление Челябинского областного суда от 01 февраля 2018 года № 4а-50/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

42. Постановление Челябинского областного суда от 25 апреля 2018 года № 4а-444/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

43. Постановление Челябинского областного суда от 26 апреля 2018 года № 4а-442/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

44. Постановление Челябинского областного суда от 23 марта 2018 года № 4а-304/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

45. Постановление Челябинского областного суда от 21 марта 2018 года № 4а-288/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

46. Постановление Челябинского областного суда от 08 мая 2018 года № 4а-469/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

47. Постановление Челябинского областного суда от 24 апреля 2018 года № 4а-426/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

48. Постановление Челябинского областного суда от 17 апреля 2018 года № 4а-393/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

49. Постановление Челябинского областного суда от 30 марта 2017 года № 4а-121/2017 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

50. Постановление Суда Ямало-Ненецкого автономного округа от 18 января 2019 года по делу № 4а-4/2019 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

51. Решение Свердловского областного суда от 07 июня 2018 года по делу № 72-636/2018 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

52. Решение Онежского городского суда Архангельской области от 03 ноября 2015 года № 12-100/2015 по делу № 12-100/2015. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/VSSk9lrQLBbh/> (дата обращения: 30.04.2019).

53. Решение Ленинского районного суда Волгоградской области от 08 октября 2018 года № 12-54/2018 по делу № 21-54/2018. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/CmbJImYtExZp/> (дата обращения: 10.05.2019).

54. Решение Миасского городского суда Челябинской области от 10 сентября 2015 года по делу № 12-180-15. – URL: <http://miass.chel.sudrf.ru/> (дата обращения: 30.03.2019).

55. Постановление Мирowego судьи судебного участка № 1 г. Миасса Челябинской области от 02 июля 2015 года. – URL: <http://miass.chel.sudrf.ru/> (дата обращения: 30.03.2019).

Учебники и учебные пособия

56. Агапов, А.Б. Административное право: Учебник / А.Б. Агапов. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 937 с.

57. Алехин, А.П. Административное право России: Учебник: в 2 частях / А.П. Алехин, А.А. Кармолицкий. – М.: Зерцало, 2009. – 848 с.

58. Атаманчук, Г.В. Теория государственного управления: Курс лекций / Г.В. Атаманчук. – М.: Омега–Л, 2006. – 584 с.

59. Бахрах, Д.Н. Административное право России: Учебник / Д.Н. Бахрах. – М.: Эксмо, 2010. – 624 с.
60. Бахрах, Д.Н. Административное право: Учебник для вузов / Д.Н. Бахрах, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. – М.: Норма, 2007. – 816 с.
61. Бахрах, Д.Н. Административное право России / Д.Н. Бахрах. – М.: НОРМА-ИНФРА.М, 2000. – 640 с.
62. Вашкевич, А.В. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения: Учебно-методическое пособие / А.В. Вашкевич, А.Е. Мизонова, Э.К. Кутуев. – Санкт-Петербург, 2012. – URL: <http://edushk.ru/sport/7889/index.html?page=2> (дата обращения: 12.03.2019).
63. Костенников, М.В. Административная деятельность ОВД: Учебник для вузов / М.В. Костенников, А.В. Куракин. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 521 с.
64. Конин, Н.М. Административное право: Учебник / Н.М. Конин, Е.И. Маторина. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 574 с.
65. Кононов, П.И. Административное право России: Учебник / П.И. Кононов. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 648 с.
66. Копытов, Ю.А. Административное право: Учебник / Ю.А. Копытов. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 649 с.
67. Кудин, В.А. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения / В.А. Кудин. – СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства Внутренних Дел России, 2012. – 160 с.
68. Майоров, В.И. Российское административное право: Учебник / В.И. Майоров, В.М. Манохин. – М.: СПАРК, 2007. – 192 с.
69. Макарейко, Н.В. Административное право: Конспект лекций / Н.В. Макарейко. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 154 с.
70. Мейер, Д.И. Русское гражданское право (в 2х ч. Часть 1) (по изданию 1902 года). – М.: Статут, 1997. – 228 с.

71. Мигачев, Ю.И. Административное право Российской Федерации / Ю.И. Мигачев, Л.Л. Попов, С.В. Тихомиров. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 520 с.

72. Научно-практическое пособие по применению КоАП РФ / под ред. П.П. Серкова. – М.: НОРМА, 2006. – 896 с.

73. Радушинский, П.В. История ГИБДД: Учебно-методические указания к практическим занятиям по дисциплине История ГИБДД / П.В. Радушинский. – Омск: Издательство СибАДИ, 2010. – 138 с.

74. Россинский, Б.В. Административные правонарушения: Энциклопедический словарь / Б.В. Россинский. – М.: НОРМА, 2003. – 437 с.

75. Стахов, А.И. Административное право России: Учебник / А.И. Стахов, П.И. Кононов. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 651 с.

76. Стахов, А.И. Административная ответственность: Учебное пособие для вузов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 111 с.

77. Шершеневич, Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 года) / Г.Ф. Шершеневич. – М.: СПАРК, 1995. – 566 с.

Статьи и научные публикации

78. Афонин, В.В. Проблемы осуществления контрольно-надзорной деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения / В.В. Афонин // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета Министерства Внутренних Дел России. – 2014. – № 4 (38). – С. 34–36.

79. Бекетов, О.И. Проблемы исполнения постановлений о лишении права управления транспортными средствами / О.И. Бекетов, С.И. Корыц // Правоприменение. – 2017. – № 1 (2). – С. 115–123.

80. Белоцеркович, Д.В. Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД / Д.В. Белоцеркович, Е.Е. Тонких // ADVANCED SCIENCE: Сборник

статей VI Международной научно-практической конференции. – 2019. – С. 236 – 238.

81. Колодеев, Е.П. Надзорно-инспекторская деятельность полиции (милиции) России в VIII–XX вв. Автореф. дис. юрид. наук / Е.П. Колодеев. – Нижний Новгород. – 2008. – 29 с.

82. Лен, К.В. К вопросу о роли околоточного надзирателя в правоохранительной деятельности Российской Империи второй половины XIX века / К.В. Лен. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25376149> (дата обращения: 20.04.2019).

83. Лукьянов, В.В. ПДД – Правила дорожного движения СССР / В.В. Лукьянов. – URL: <http://pdd-ru/info/675.php> (дата обращения: 12.03.2019).

86. Майоров, В.И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения / В.И. Майоров // *Полицейское право*. – 2007. – № 2. – С. 112 – 116.

87. Назарова, А.В. Проблема определения критериев оценки эффективности административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД / А.В. Назарова // *Новая наука: Проблемы и перспективы*. – 2016. – № 7 – 1 (91). – С. 180 – 182.

88. Невский, С.А. Полиция в пореформенной России (60-е гг. XIX в. – начало XX в.) / С.А. Невский // *Общество и право*. – 2004. – № 4 (6). – С. 84 – 91.

89. Подгайный, А.М. Деятельность подразделений ГИБДД по предупреждению и пресечению административных правонарушений в области безопасности дорожного движения / А.М. Погайный // *Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) к 40-летию со дня образования Орловского юридического института Министерства Внутренних Дел России имени В.В. Лукьянова: Сборник материалов X международной научно-практической конференции*. – 2016. – С. 323 – 328.

90. Репьев, А.Г. Проблемы административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД в отношении граждан, обладающих правовыми преимуществами / А.Г. Репьев // Вестник Нижегородской академии Министерства Внутренних Дел России. – 2017. – № 4 (20). – С. 321.

91. Самойлюк, Р.Н. Особенности административно-юрисдикционной деятельности ДПС ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения / Р.Н. Самойлюк, А.Ю. Афанасьев, Р.Х. Миннебаев // Вестник Нижегородской академии Министерства Внутренних Дел России. – 2015. – № 4. – С. 177 – 181.

92. Севрюгин, В.Е. О сущности административно-юрисдикционной деятельности полиции в сфере дорожного движения / В.Е. Севрюгин, С.В. Полякова // Проблемы права. – 2016. – № 1 (55). – С. 98 – 104.

93. Строева, О.А. Законность в правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД / О.А. Строева // Научный вестник Орловского юридического института Министерства Внутренних Дел России имени В.В. Лукьянова. – 2017. – № 2 (71). – С. 96 – 99.

94. Суковицин, В.И. История органов внутренних дел России / В.И. Суковицин, В.Н. Соколов // Сборник научных трудов Научно-исследовательского центра Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства Внутренних Дел России. – Вып. 1. – М.: Всероссийский научно-исследовательский институт Министерства Внутренних Дел России. – 1999. – С. 89 – 99.

95. Фомичев, А.Ю. Деятельность сотрудников ГИБДД по реализации статьи 12.27 КоАП РФ / А.Ю. Фомичев // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) к 40-летию со дня образования Орловского юридического института Министерства Внутренних Дел России имени В.В. Лукьянова: Сборник материалов X международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 392 – 395.

96. Шилова, В.А. Некоторые вопросы административно-юрисдикционной деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения / В.А. Шилова // Конституция Российской Федерации: теория и практика реализации: Сборник материалов Всероссийской научно-теоретической конференции. – 2018. – С. 302– 309.

Сетевые ресурсы

97. Владимир Путин принял участие в расширенном заседании коллегии МВД России. – URL: [http:// www.kremlin.ru/transcripts/47776](http://www.kremlin.ru/transcripts/47776) (дата обращения: 29.04.2019).

98. Выступление Министра внутренних дел Российской Федерации генерала полиции Российской Федерации Владимира Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России. – URL: https://news.rambler.ru/other/41792742/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 29.04.2019).

99. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в годы становления и укрепления советской государственности (1917 – 1941 гг.). – URL: <https://pravo.studio/gosudarstva-prava-rossii-istoriya/gosudarstvenno-pravovoe-obespechenie-108647.html> (дата обращения: 23.04.2019).

100. Законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения и охрана труда водителей с 2019 года все станет строже. – URL: https://www.profiz.ru/sec/5_2018/obespeschenie_BDD/ (дата обращения: 22.04.2019).

101. Знаете ли вы, что один из первых документов о дорожном движении в России был издан 3 января 1683 года?! Это был именной указ царей Ивана Алексеевича и Петра. – URL: <http://auto-ally.ru/sport/40946/index.html> (дата обращения: 22.03. 2019).

102. История в датах и документах. – URL: <http://www.signumplus.ru/?act=>

pages&id=84 (дата обращения: 12.03.2019).

103. Как менялись ПДД в СССР. – URL: <https://www.avtovzglyad.ru/article/2014/12/05/615329-kak-menyalis-pdd-v-sssr.html> (дата обращения: 15.03.2019).

104. Нормы химико-токсикологического анализа мочи. – URL: <https://moydiagnos.ru/analizi/mochi/himiko-toksikologicheskij.html> (дата обращения: 05.05.2019).

105. Химико-токсикологическое исследование мочи. – URL: <https://mochaanaliz.com/vidy-analizov/analiz-mochi-hti.html> (дата обращения: 05.05.2019).

106. Центральная научная библиотека: История возникновения и дальнейших изменений ПДД. – URL: http://www.0ck.ru/transport/istoriya_vozniknoveniya_i_dalnejshix.html (дата обращения: 12.03.2019).

107. ПДД для колесниц: история колесного транспорта. – URL: <http://www.vokrugsveta.ru/article/275346/> (дата обращения: 12.03.2019).

108. ПДД по-царски. – URL: <http://www.mkz1.ru/press/publications/115/> (дата обращения: 22.03.2019).

109. Показатели безопасности дорожного движения. – URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 05.05.2019).

110. Правила московских улиц 100 лет назад. – URL: <http://oppps.ru/pravila-moskovskix-ulic-100-let-nazad.html> (дата обращения: 12.03.2019).

111. Расширенное заседание коллегии Министерства внутренних дел. – URL: <http://www.nykhas.ru/618444/rasshirennoe-zasedanie-kollegii-mini-3/> (дата обращения: 29.04.2019).

112. Указы царей и императоров , по вопросам регулирования дорожного движения. – URL: <http://www.hcpncr.com/histdocs/histdoc-0001.html> (дата обращения: 12.03.2019).