

Министерство образование и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Южно-Уральский государственный университет»
(Национально-исследовательский университет)
Юридический институт
Кафедра «Правоохранительная деятельность и национальная безопасность»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой ПДиНБ,
д.ю.н, доцент

_____ С.В. Зуев
«__» _____ 2018 г.

Административно-правовое регулирование деятельности полиции по
обеспечению безопасности дорожного движения

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ФГБОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.02. 2018.145.ВКР

Руководитель работы
к.п.н., доцент кафедры ПДиНБ
_____ К.Ю. Поспеев
«__» _____ 2018 г.

Автор работы
Студент группы Ю-516
_____ Р.К.Магеррамов
«__» _____ 2018 г.

Нормоконтролер
специалист по УМР кафедры ПДиНБ
_____ О.И. Стороженко
«__» _____ 2018 г.

АННОТАЦИЯ

Магеррамов Р.К. Выпускная квалификационная работа «Административно-правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения» – Челябинск, ФГАОУ ВО «ЮУРГУ» (НИУ), Ю-516, 2018. - 77 с., библиографический список – 69 наим., 1 приложение.

Цель выпускной квалификационной работы заключается в осуществлении анализа обеспечения безопасности дорожного движения органами внутренних дел в современных условиях.

Предметом выпускной квалификационной работы является статьи Конституции РФ, Федеральные Конституционные законы, научные статьи, методическая литература.

Объектом выпускной квалификационной работы являются общественные отношения в сфере административно-правового регулирования, которое включает в себя обеспечение безопасности дорожного движения органами внутренних дел.

Актуальность выпускной квалификационной работы обусловлена тем, что, в настоящее время, уровень обеспечения безопасности дорожного движения в РФ отстаёт от мировых стандартов, что влечёт за собой такой отрицательный показатель, как повышенная смертность пешеходов на дорогах.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1 БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, КАК ОДИН ИЗ ВИДОВ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	7
1.1 Понятие общественной безопасности.....	7
1.2 Безопасность дорожного движения в Российской Федерации.....	Ошибка!
Закладка не определена.	
1.3 Состав административного правонарушения, предусматривающего наезд на пешехода	17
1.4. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности.....	20
2 ОРГАНИЗАЦИЯ И ТАКТИКА НАДЗОРА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	27
2.1 Правовое положение подразделений ГИБДД	27
2.2 Тактика надзора, направленного на соблюдение ПДД участниками дорожного движения.....	Ошибка! Закладка не определена.
2.3 Проблема наезда на пешеходов, как одно из распространенных правонарушений и пути её реализации	48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	59
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	62

ВВЕДЕНИЕ

В конституции Российской Федерации сказано, что человек – высшая ценность. В связи с этим актуально и необходимо обеспечивать правовую защиту жизни, как высшую гуманитарную ценность. В число сфер, которые могут подвергнуть жизнь человека опасности, относят сферу движения на дорогах.

Механизированный транспорт, как и сами автомобили, являются величайшим благом для человечества. Автомобиль, который был создан в семидесятые годы XIX столетия, обеспечивался быстрым развитием и распространением, как самое скоростное, выгодное, комфортное и независимое от различных построек транспортное средство. Однако, кроме преимуществ и благ, предоставляемых данным видом техники человеку, автомобиль способен при нарушении его эксплуатации нанести материальный ущерб, последствия тяжелого и трагического характера: увечье, смерти граждан.

Государство предпринимает множество действий для того, чтобы повысить эффективность мер безопасности в данной сфере, можно отметить органы внутренних дел, которые в последнее время осуществляют весомые планы для совершенствования законодательной базы в этой области и производят усиление предупредительных мер, позволяющих со временем снизить отрицательную статистику, характеризующую состояние безопасности в обществе. Выполнена Федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения на 2006-2012 годы, а также является утвержденной концепция Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»¹. Но, статистика в анализируемой сфере в данный момент не отражает успешности.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995-р (ред. от 27.10.2012) «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.

В РФ ежегодно в дорожно-транспортном происшествии умирают свыше 30000 человек и около 3000 тысяч человек получают повреждения различной тяжести. Например, 2018 год в России отметился тем, что в нём было 133203 ДТП, исходя из которых, погибли 16600 человек, а 168146 человек были ранены¹.

Актуальность выпускной квалификационной работы обусловлена тем, что, в настоящее время, уровень обеспечения безопасности дорожного движения в РФ отстаёт от мировых стандартов, что влечёт за собой такой отрицательный показатель, как повышенная смертность пешеходов на дорогах.

Предметом выпускной квалификационной работы является статьи Конституции РФ, Федеральные Конституционные законы, научные статьи, методическая литература.

Объектом выпускной квалификационной работы являются общественные отношения в сфере административно-правового регулирования, которое включает в себя обеспечение безопасности дорожного движения органами внутренних дел.

Цель выпускной квалификационной работы заключается в осуществлении анализа обеспечения безопасности дорожного движения органами внутренних дел в современных условиях

Для достижения названной цели поставлены следующие задачи:

- определение понятия, правовых основ, содержания безопасности дорожного движения;
- дать характеристику надзору органов внутренних дел по соблюдению правил дорожного движения;
- исследовать организацию и тактику административно-правовой профилактики нарушений правил безопасности дорожного движения.

Нормативная основа выпускной квалификационной работы включает в себя

¹ Абрамов К.В. Безопасность на дорогах: оценка россиян [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://wciom.ru/>(дата обращения: 07 03.2018).

специальные нормативно-правовые акты в сфере безопасности дорожного движения.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы состоит в том, что в ней предложены пути минимизации и профилактики, которые могут быть успешно использованы в практической деятельности, касаясь одного из самых распространенных правонарушений – наезд ТС на пешехода.

Методологическая основа исследования в данной выпускной квалификационной работе включает в себя общенаучные и частнонаучные методы: формально-логический, сравнительно-правовой, диалектический материализм, системно-структурный анализ и синтез, метод толкования, юридическое моделирование, формально-юридический метод.

Структуру выпускной квалификационной работы составляет введение, две главы, объединяющие семь параграфов, заключение и библиографический список, состоящий из 69 источников, 1 приложение.

1 БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, КАК ОДИН ИЗ ВИДОВ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1 Понятие общественной безопасности

Общественная безопасность – состояние, при котором защищены жизненно важные интересы личности, общества и государства от общественных опасных действий и негативных воздействий чрезвычайной ситуации, вызванной социальным конфликтом, неконтролируемыми миграциями, стихийным бедствием, катастрофой, аварией, пожаром, эпидемией и другими обстоятельствами. В узком смысле общественная безопасность – это защищенность граждан от криминального посягательства, природной и техногенной аномалии¹.

Отталкиваясь от определений общественной безопасности, можно прийти к выводу, что нарушение общественной безопасности исходит от внутренней опасности и внутренней угрозы.

Общественная безопасность – основной объект охраны в практике органов внутренних дел².

Как социально-правовая категория, охватывающая специфические сферы отношений в обществе, он наделен группой черт, раскрывающих сущность деятельности ОВД по охране (поддержанию) таких отношений.

Во-первых, общественная безопасность затрагивает каждого гражданина без исключений, с момента его рождения и до окончания жизни.

Во-вторых, общественная безопасность, обычно касается повседневных действий, поступков и правил поведения человека. Они осуществляются гласно, публичным образом и, как правило, принимаемы окружающими. Также «общественная безопасность» подразумевает систему отношений в обществе, которые складываются в соответствии с нормами права, техники, строительства и иными во время использования объекта и предмета,

¹ Беженцев А.А Безопасность дорожного движения. Учебное пособие. – М.:2016. – С. 220.

² Блинкин М.Я Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М.: 2015. – С. 68.

представляющего повышенную опасность для человека и общества в целом, либо при наступлении особого условия из-за стихийного бедствия или другого чрезвычайного обстоятельства природного, социального или техногенного характера¹.

Угроза безопасности общества может возникнуть при допущении нарушений эксплуатационных правил автомобильного, железнодорожного, авиационного и иных видов транспорта; при строительстве, дорожном, ремонтном и другом виде работ, эксплуатации пожароопасного объекта и устройства, а также обращении с оружием, боеприпасом, взрывчатым материалом, сильнодействующим ядом, радиоактивным изотопом, средством цветного копирования, компьютерной системой и другим предметом и веществом.

Угроза общественной безопасности и личной безопасности гражданина может возникнуть, когда нарушается установленный порядок проведения массового мероприятия, неподготовленность места для их осуществления, несвоевременность принятия мер контроля за движением большой группы людей и т.д.² Признаки, характеризующие общественную безопасность и личную безопасность гражданина, в неизбежном порядке, проявляются при стихийном бедствии и другом чрезвычайном обстоятельстве.

Реальная угроза общественной безопасности составляет криминогенный фактор, преступления, а также криминальный террор по отношению к представителям органов государственной власти, в том числе полиции, и других органов, охраняющих право. В число угроз общественной безопасности включают незаконную деятельность политической партии, движения, общественной организации, в том числе фашистской, религиозной изуверской и иное, подобной направленности, объединение; политические экстремисты и террористы; действие, направленное на создание предпосылки для группового и массового нарушения порядка в обществе, неповиновение

¹ Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения. Учебное пособие. – М.: 2016. – С.125.

² Агапов А. Б. Административное право: учебник /М.: 2016. – С. 348.

власти и другие. Общественная безопасность находится под угрозой дорожно-транспортных происшествий, аварий, катастроф, выпуска на линию неисправного транспортного средства, управления транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; незащищенности личности, имущества от пожара, имеющего широкую распространенность.

Исходя от видов объекта общественной безопасности, можно отметить и ее виды: социальная безопасность; безопасность движения на дороге; пожарная безопасность; безопасность в санитарной сфере.

Общественная безопасность достигается путем обеспечения проведения единой политики государства в сфере поддержания общественной безопасности, реализации системы экономических, политических, организационных и иных мер, соответствующих угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства. Для того, чтобы создать и поддерживать необходимый уровень защиты объекта общественной безопасности разрабатывают систему норм права, которая регулирует общественные отношения в сфере безопасности общества, определяет основную направленность в деятельности органов государственной власти в этой области, формирует или преобразовывает органы, обеспечивающие общественную безопасность и механизмы, контролируемые и надзирающие за их деятельностью. Непосредственно, выполнение функции, обеспечивающей общественную безопасность, возлагается на государственные органы обеспечения безопасности в обществе, которые в соответствии с правом формируются в системе исполнительной власти. Научная литература включает некоторые определения терминов «безопасность дорожного движения». Наиболее конкретным, по мнению автора, является определение Д. Клебельсберга¹. Ученый характеризует ее как факт отсутствия «закономерных опасных условий и поступков, которые приводят к дорожно-транспортному

¹ Блинкин М.Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М.: 2015. – С. 138.

происшествию». В этом понятии не исчезает фактор случайности по отношению к появлению какого-либо неожиданно возникающего источника опасности, даже дорожного происшествия. Но, типичные опасные условия и поступки, которые возникают по случайности, здесь включены в список закономерных, и таковы тоже учитываются для определения безопасности дорожно-транспортных происшествий.

Важным моментом выступает то, что безопасность не нужно определять, как главную цель (т.к. самым безопасным состоянием транспортных средств является то, что, когда они не начинают движение) она необходима лишь, как условие успешности движения, в котором задействовано транспортное средство.

Каким же образом человек может повлиять на безопасное дорожное движение? Мировая практика говорит нам, человеческий фактор при управлении и эксплуатации разного вида транспортных средств в наше время приводит к возникновению 40-80% всех негативных случаев. Причем прослеживается, что человеческий фактор в аварийности со временем возрос, в то время как технический – понизился.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения от 10.12.1995г. № 196-ФЗ отражена база для рассмотрения этой сферы общественных отношений¹.

Данный нормативно-правовой акт устанавливает приоритетность направлений и принципов политики государства в сфере обеспечения безопасного дорожного движения, основные формы и методы их осуществления, прописывает основные требования, которые предъявляются к субъекту, функционирующему в этой области.

В статье 1 данного Закона сказано, что к наиболее важным задачам государства в изучаемой сфере относят охрану жизни, здоровья и

¹ Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 2013. № 17. Ст. 2032.

имущественных благ гражданина, защиту его прав и законных интересов, а также защита интересов всего общества и государства посредством предупредительных мер по отношению к дорожно-транспортным происшествиям, снижение тяжести их последствий. Решают поставленные задачи соответствующие органы государственной власти, осуществляющие государственный надзор и контроль за исполнением законов РФ, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в сфере поддержания безопасного дорожного движения. Для этого они наделены необходимыми государственно-властными полномочиями.

Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения¹.

1. жизнь и здоровье граждан, которые участвуют в дорожном движении, в приоритете над экономическим результатом хозяйственной деятельности;
2. ответственность государства по обеспечению безопасности дорожного движения в приоритете над ответственностью граждан, являющихся участниками дорожного движения;
3. соблюдение законных интересов гражданина, общества и государства в процессе обеспечения безопасного движения на дорогах;
4. осуществление программно-целевого подхода к деятельности по поддержанию обеспечения безопасности дорожного движения.

1.2 Безопасность дорожного движения в Российской Федерации

Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 12.05.2012 года содержало обращение, отражающее нарастающую актуальность проблемы безопасности движения

¹ Майоров В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы: учебник [Текст] / М.: 2015. – С. 239.

на дороге, «за которой – жизнь и здоровье десятков тысяч граждан»¹. Президент России также обозначил стратегический приоритет в решении данной проблемы безопасности на дороге, ориентированный на эффективность использования государственных, институциональных и возможностей гражданского общества.

Сосредоточение внимания к этой проблеме несет в себе самые веские основания: показатель смертности российского населения в дорожно-транспортном происшествии – как абсолютный, так и приведенный к числу парка – существовали предыдущие годы и продолжают занимать социально-неприемлемый, крайне высокий уровень.

В 1992-2012 годы, т.е. в период нарастающей наполняемости автомобилями страны, на дорогах РФ погибли более 660 тысяч граждан. Большая целенаправленная работа, проводимая профильной государственной структурой, какого-то успеха по снижению смертности на дорогах до настоящего момента не принесла; каждый год количественный показатель умерших в дорожно-транспортном происшествии уменьшается медленно и нестабильно. Международное сравнение смертности в ДТП проводят по показателям транспортного риска, которые измеряют по количеству погибших в расчете на 10000 ТС. Данные за 2012 год отражают транспортные риски в России, которые составили 6,6 единиц. Согласно официальному прогнозу, уровень транспортного риска к 2020 году должен быть равен 4,17 единицам; к 2030 году – 2,44 единицам. Тем временем, в лучшей мировой практике уровень «трех единиц» достигли и превзошли в 1970-1980-е годы, а уровень «единицы» – в 1990-2000-е годы².

¹ Официальные сетевые ресурсы Президента России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/news/17461> (дата обращения: 25.10.2017).

² Доклад «Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации»: институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» [Электронный ресурс]. Режим

В данный момент мы являемся отстающими от лучших стандартов безопасности дорожного движения в 5-12 раз. Россия (а также Китай, Индия, Бразилия, Камбоджи, Египет, Кения, Мексика, Турция и Вьетнам) находится в десятке стран с высочайшим уровнем транспортного риска, к которой относится больше половины от общей численности смертности на мировых дорогах¹.

По официальному прогнозу сценарий догоняющей развитие в области БДД с задержкой, примерно, в 40 лет, России в числе аутсайдера мирового рейтинга безопасности дорожного движения сохраняется. Главная причина сложившейся ситуации – отдалении нашей практики по обеспечению безопасности дорожного движения от научного и гуманитарного представления, утвержденного на протяжении XX века в развитых государствах мира.

Данный факт не опровергает существование реального позитивного сдвига в затрагиваемой сфере, обеспеченной целенаправленными действиями МВД России, Министерства транспорта России и иных федеральных органов, которые причастны к этой проблеме. Названные сдвиги были получены в пределах совокупностей мер стандартных инженерных и организационно-управленческих планов, которые не имеют прямой зависимости от утвержденной парадигмы обеспечения безопасности дорожного движения по сравнению с практикой в мире.

В нее включены мероприятия, улучшающие качество дорожного полотна (инфраструктура), совершенствование организации движения. Данные меры похожего плана составляют основу ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 г.г.» (далее – ФЦП-2012) и проекта Федеральной целевой программ движения в 2013 - 2020 годах»

доступа: <http://archive.government.ru/media/2013/3/29/55579/file/economy.pdf> (дата обращения: 15.03.2018).

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf (дата обращения: 18.03.2018).

(далее – ФЦП-2020). Задания ФЦП-2012 предполагали снизить к 2012 году количество умерших в результате ДТП в 1,5 раза в сравнении с базой в 2004 году. По факту, снижение показало 27 процентов. Стабильное снижение не удалось воплотить на практике: локально - понижательный тренд 2007-2009 годов был заменен новой стадией увеличения показателя смертности в 2000-2012 годах¹. Нужно сказать, что суммарный программный показатель снижения смертности в ДТП за 2006-2012 годы был выполнен с превышающим количеством; плюс было воплощено значительное снижение смерти детей и пешехода в ДТП. Однако, даже эти достигнутые результаты, к сожалению, нельзя считать успехом.

Аварийность является весомой проблемой и приобретает особую актуальность в последние годы из-за несоответствия существующего дорожно-транспортного обеспечения инфраструктурой по растущим потребностям общественности и государства в безопасном дорожном движении, недостаточности эффективного функционирования систем, обеспечивающих безопасность дорожного движения, крайне низкого уровня дисциплины участника дорожного движения². Распространенными видами дорожно-транспортного происшествия в РФ называют факт наезда на пешехода, столкновения, опрокидывания, наезда на препятствия, наезда на стоящее транспортное средство. Более 70% всего количества ДТП имеют прямую связь с несоблюдением Правил дорожного движения водителем транспортного средства. Каждое восьмое происшествие включается в себя вину водителя, находившегося в состоянии опьянения. Около 30% всех происшествий отражают картину неправильного выбора скоростного режима. Каждый седьмой водитель, который совершил дорожно-транспортное происшествие, не имел права управлять транспортными средствами. Выезд на встречную полосу движения составляет 13% дорожно-

¹ Официальный Сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.12.2017).

² Бершадский В. Ф. Основы управления механическими транспортными средствами и безопасность движения /М.: 2016. – С. 84.

транспортных происшествий. Аварийное состояние безопасности дорожного движения растет по вине водителя транспортного средства, принадлежащего физическому лицу. Две трети от общего количества происшествий из-за нарушенных Правил дорожного движения совершаются водителями легкового автотранспорта. Наиболее многочисленная и самая уязвимая группа участников дорожного движения – пешеходы. За последнее время (примерно, 8 лет) численность пешеходов, умерших в результате участия в дорожно-транспортном происшествии, увеличилась на 30%.

Общее количество погибших за данный период составило свыше 100 тысяч и раненных свыше 500 тысяч граждан¹. На очень низком уровне находится дисциплина участника дорожного движения, что выступает одним из наиболее показательных факторов, которые влияют на аварийность дорожного движения в нашей стране.

Данные, собираемые органами ГИБДД, говорят нам, что на дороге каждый год погибает больше человек, чем за 10 лет военных действий в горячих точках (Афганистан)². Показательными в данном аспекте являются ежегодные доклады, адресуемые правительству РФ про состояние безопасности на авто дорогах. Например, 2000-й год «отметился» более 30 тысяч погибшими на дорогах.

Учитывая это, дальнейшее развитие событий может происходить по двум направлениям – «инерционное» и «прогрессивное» (в зависимости от темпа экономического развития, но, при любом раскладе, после 2018 года прогнозируется быстрый рост числа умерших в ДТП, что следует из материала стратегии.

Если рассуждать так, то в итоге к 2022 году в год на дороге будет гибнуть приблизительно 30 тысяч человек; то есть начнется резкое возвращение ситуаций до уровня 2007-2008 годов. Связано это с пагубным

¹ Кашкина Е.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и проблемы его реализации // Административное и муниципальное право. – 2015. № 7. – С.15.

² Официальный Сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.12.2017).

влиянием «внешних факторов», негативно сказывающихся на безопасности движения.

Основные проблемы и риски включают в себя неконтролируемость роста автомобилизации страны, техническое устаревание (50% ТС в России старше десятилетнего возраста) и отсутствие эффективного контроля за техническим состоянием автомобилей, увеличение разрыва между темпом автомобилизации и развитием улично-дорожных сетей, повышение среднего возраста водителя¹. Кроме этих учитываются иные проблемные моменты такие, как приоритетность экономического результата хозяйственной деятельности над сохранением жизни и здоровья участника движения, а также присутствие экономической проблематики, препятствующей осуществлению актуальных мер по снижению аварийных ситуаций на дорогах. Отсутствие реального продвижения по снижению смертей на дороге, а также адекватного представления о причинах существующей обстановки государство предпринимает попытку найти быстрые и простые решения. Такие решения ищут, как это бывает, последовательно ужесточая те или иные санкции за нарушенные ПДД в условиях сохранности сложившейся (безрезультатной) институциональной среды и практики правоприменителя. Главный предмет деятельности дорожной полиции должен заключаться в обеспечении равного положения прав каждого участника дорожного движения и принятии мер, направленных:

- на сглаживание трафика: отказаться на практике от остановки транспортного средства по поводу, не представляющему угрозы, для других участников движения на дорогах;

- на выявление факта агрессивного (представляющего опасность) вождения и принятие мер по недопуску лиц, применяющих такой стиль вождения, к управлению транспортом. Наряду с этими мерами, необходимо решительно и на регулярной основе подтверждать властную установку на

¹ Домрачев Д.Г. Дорожный надзор государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст] / М., 2016. – С. 110.

неотвратимость наказания для опасного (агрессивного) водителя, независимо от его статусного положения и другого постороннего обстоятельства¹.

1.3 Состав административного правонарушения, предусматривающего наезд на пешехода

Каждый человек, который имеет водительское удостоверение и машину, должен задуматься, что его ТС – источник повышенной опасности для окружающих².

В отличие от пешеходов, водитель в любом случае несёт повышенную ответственность – причем как со стороны законодательной базы, так и морально-этического аспекта.

В уголовном и административном законодательстве нет такого понятия, как наезд на пешехода относительно пешеходного перехода.

В Уголовном кодексе РФ, и в КоАП РФ ответственность водителя не подлежит разграничению при наезде на гражданина, находящегося на переходе или вне его. Наказание последует за любой наезд, совершенный в том месте, где пешеход имеет приоритетное положение в соответствии с ПДД. Если буквально трактовать смысл закона, то можно сделать вывод, что наезд на человека в зоне действия знака “Пешеходный переход” является физическим взаимодействием ТС и пешехода, вовлекшим нанесение повреждения различной степени тяжести.

В зависимости от классификации ДТП будет ясен дальнейшее движение дела. Может быть, результат экспертизы докажет, что водитель невиноват в связи с прямым умыслом пешехода на создание аварийной обстановки.

Если учитывать тяжесть последствия, к нарушителю может быть применено различное наказание за наезд на пешехода, находящегося на

¹ Грачев А. С. "Пособие" для инспектора ГИБДД. Как грамотно "обуть" водителя на дороге / М.:2016. – С. 47.

² Майоров В. И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения /Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. № 2 (31). – С. 55.

пешеходном переходе. Это, как штраф, так и лишение водительского удостоверения, а в отдельном случае – заключение под стражу¹.

Если, после наезда не образовалось никакого последствия, то водитель будет освобожден от любых видов ответственности, имеющей причинно-следственные связи между ущербом для здоровья или жизни и управлением источником повышенной опасности.

Как следует из закона:

1. статья 12.24. КоАП РФ закрепляет ответственность в случае нанесения легкого и среднего вреда;
2. статья 264 УК РФ содержит уголовное наказание за тяжкое повреждение или в случае смерти пешехода;
3. статья 1079 ГК РФ устанавливает обязанность водителей, владеющих источниками повышенной опасности, по возмещению вреда только в тех случаях, когда он возникает как таковой (буквальный смысл положения). Независимо от наказания, выбранного судом, нарушитель лишается прав на срок до 3-х лет.

При классификации преступлений по данной статье важен факт нарушения водителем ПДД.

К примеру, нерегулируемый переход, пеший гражданин имеет приоритетное положение перед каждым водителем. Значит, как только пешеходы вступили на проезжую часть с целью пересечь дорогу, автомобилист обязан снизить скорость или остановить ТС и пропустить гражданина².

Иной же случай, когда произошел наезд на человека со смертью последнего, высока вероятность получить срок лишения свободы до 5 лет.

Кроме ответственности, грозящей водителям из-за нанесения травмы определенной степени тяжести пешеходам, если имело место сокрытие с

¹ Зубач А. В. Административная деятельность органов внутренних дел в вопросах и ответах: моногр. / М.: 2016. – С. 183.

² Громаковский А.А. Правила дорожного движения 2016 с примерами и комментариями / М.: 2016. – С. 121.

мест аварии и при последующих обнаружениях водителей наказание будет квалифицировано по части 2 статьи 12.27 КоАП РФ:

- лишение водительского удостоверения на срок от 12 до 18 месяцев;
- осуществление ареста до 15 суток.

Ситуация оставления места аварии чаще происходит в случаях, когда между водителем ТС и пешеходом заключена негласная договоренность¹.

Позже, пешеход обратиться за помощью в медицинское учреждение (либо сразу в подразделения ГИБДД) и заявит о ДТП. Водитель будет привлечен к ответственности. Ответственность после наезда на гражданина зависит от степеней тяжести последствия.

Легкий и средний ущерб здоровью относится к наказанию по статье 12.24 КоАП РФ. Судмедэкспертиза может выявить тяжелый вред либо смертельный исход пешехода, тогда уголовное наказание неизбежно. Необходимо отметить, что в статье 264 УК РФ предусмотрено отягчающее обстоятельство, выражающееся в нахождении водителя состоянии различных опьянений. Соответствующие части данной статьи предусматривают ответственность в случае тяжкого вреда, смерти одного, смерти двух или более лиц, при ДТП, которое совершил пьяный водитель². Если автовладелец сбил на переходе два или более гражданина, но был трезв, максимум по наказанию будет 7 лет колонии-поселения. В то же время, за это нарушение, совершённое пьяным водителем, следует наказание сроком уже до 9-ти лет заключения. Статья 12.24 КоАП РФ не выделяет состояние алкогольного опьянения отдельным отягчающим обстоятельством.

Например, легкий вред здоровью пешехода, полученный от пьяного водителя, влечет для него наказание сразу по 2-м статьям (основание норма статьи 4.4 КоАП РФ): ст. 12.24;ст. 12.8.

¹ Панкова О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения. – М.: 2016. – С. 305.

² Майоров В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы: учебник [Текст] / М.: 2015. – С. 94.

Независимо от того, считается ли виновным водитель при наезде или нет, он может быть привлечен к гражданско-правовой ответственности. Ситуация наезда на регулируемом светофором переходе (даже, если горит запрещающий сигнал светофора для пешехода) сулит судебное разбирательство¹. Водитель не подлежит привлечению к гражданской ответственности, если докажет, что ДТП произошло в связи с обстоятельствами, включающими непреодолимую силу или прямой умысел пешеходов при совершении аварийной ситуации².

Уголовная ответственность имеет место быть в случаях, когда:

– прямая причинно-следственная связь между ущербом для пешехода и нарушенным ПДД (если связь отсутствует, уголовного наказания нет);

– присутствует тяжкий ущерб здоровью, либо смерть одного или сразу нескольких граждан. Виновное лицо в ДТП будет привлечено к административной ответственности, если:

- вред, причинённый пешеходу, является легкой или средней тяжести;
- отсутствует состав уголовного преступления.

1.4. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности

Федеральным законом «О полиции» на полицию возлагаются задачи по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности. При этом разграничительной особенностью данных правовых категорий является тот факт, что общественный порядок полиция охраняет, а общественную безопасность обеспечивает. Как правильно отмечает С.С. Яценко, что общественная безопасность проявляется в создании безопасных условий при обращении источниками повышенной опасности и проведении работ повышенной опасности.

¹ Яркова В.В. Административное судопроизводство: Практикум: Учебное пособие – М.: 2016. – С. 79.

² Сокол П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств / М.: 2015. – С. 62.

И.В. Потапенкова считает, что в связи с внутренним содержанием понятия общественной безопасности, целями ее обеспечения подразделениями и службами полиции в обществе необходимо выработать комплекс мер, направленных на упорядочение общественных отношений, связанных с деятельностью полиции по:

1. предупреждению административных правонарушений и преступлений в сфере общественной безопасности;
2. определению форм и методов обеспечения безопасности личности, общества и государства от различных угроз, связанных как с нарушением правовых, так и технических норм;
3. на выражение компетенции того или иного подразделения полиции по выполнению функции предупреждения, выявления, пресечения деяний, направленных на дестабилизацию общественных отношений, характеризующих общественную безопасность;
4. определению функциональных особенностей административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности¹.

Обеспечение безопасности дорожного движения не является некой обособленной субстанцией, оно тесно связано с решением демографических, социальных, экономических и иных задач, стоящих перед государством в современный период развития. Целый комплекс нормативных правовых актов определяют проблему безопасности дорожного движения как приоритетную. По мнению Костенникова М.В., Марины М.П. может принести реальную пользу пристальное рассмотрение на самом высоком уровне следующих вопросов:

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

¹ Потапенкова И.В. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности[Текст] / М: 2013.– № 11.– С. 113.

2. активизация работы органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в направлении повышения уровня безопасности дорожного движения;
3. усиление юридической ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения;
4. более широкое вовлечение негосударственных структур в процесс профилактики административных правонарушений и пропаганды безопасности дорожного движения;
5. обеспечение должного уровня технического оснащения мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;
6. законодательное закрепление стимулирования законопослушного поведения у участников дорожного движения¹.

Следует подчеркнуть, что мы наблюдаем особый накал общественного возмущения по поводу беспомощности власти, недостатков уголовно-правового регулирования ответственности за ДТП и серьезных изъянов судебной практики. Поэтому члены Совета Безопасности особо отметили сложившуюся ситуацию, представляющую повышенную опасность для общества.

По мнению Прохорова Л.А., Прохоровой М.Л. недостаточно обоснован подход законодателя к дифференциации уголовной ответственности, т.е. к построению санкций уголовно-правовых норм, регламентирующих ответственность за данный вид преступлений. Таких низких максимальных пределов соответствующих санкций, как в ст. 264 УК РФ, нет в уголовных кодексах зарубежных стран. Кстати, ст. 211 УК РСФСР 1960 г. устанавливала максимальное наказание за данное преступление в виде лишения свободы на срок до 15 лет. Это существенно сдерживало нарушителей, что можно

¹ Костенников М.В. Марина М.П. К вопросу об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности [Текст] / М.: 2017. – № 15. – С. 38.

подтвердить следующими статистическими данными. Так, в 1971 году на территории СССР в дорожно-транспортных происшествиях погибли 20068 человек, а в 2003 году только на территории РФ погибли уже 35602 человека.

Следовательно, на сто тысяч населения число погибших увеличилось более чем в четыре раза. Существенное ослабление санкции за совершение данного вида преступлений способствовало наступлению таких негативных последствий. Поэтому есть основания полагать, что сложившаяся криминальная ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения, безопасности граждан требует внесения корректив в дифференциацию уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения в сторону её усиления.

Вторая проблема, не менее актуальная и практически значимая, связана с законодательным определением категорий преступлений¹. Законодатель в 2001 году внес коррективы в ст. 15 УК РФ. Он установил, что тяжким преступлением может быть признано только умышленное деяние, за совершение которого в законе предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок от 5 до 10 лет. Однако масштабы вредоносности отдельных неосторожных преступлений порой несопоставимы с негативными последствиями некоторых умышленных преступлений, признаваемых тяжкими. Поэтому целесообразно изменить подход к определению категорий преступлений, установленный ст. 15 УК РФ. Нарушения правил дорожного движения, подпадающие под признаки частей 4, 5, 6 УК РФ, должны быть отнесены к категории тяжких. Собственно, это должно касаться всех неосторожных преступлений, связанных с гибелью людей, максимальное наказание за которые, предусмотренное законом, превышает пять лет лишения свободы. Соответственно, следует внести коррективы в ст. 58 УК РФ, предусмотрев за совершение подобных преступлений отбывание

¹ Яркова В.В. Административное судопроизводство: Практикум: Учебное пособие – М.: 2016 .– 268 с.

наказания в виде лишения свободы в колониях общего режима, а не в колониях-поселениях.

Третью проблему они связывают с судебной практикой, которой в сложившейся ситуации отведена важнейшая роль в борьбе с данным видом преступлений. Ведь несомненно, что от того, насколько остро реагирует суд на факты гибели людей под колесами машин, зависит эффективность предупредительной функции санкций частей 1-6 ст. 264 УК РФ. Суд оценивает действия лиц, по чьей вине пришло горе во многие семьи, по результатам нашего исследования, следующая: во всех приговорах жизнь человека оценена менее чем в два года лишения свободы с отбыванием в колонии - поселении, в 15% случаев условно¹.

Современная ситуация в области дорожного движения в России продолжает оставаться сложной. Несмотря на все принимаемые меры, уровень безопасности на улично-дорожной сети несопоставим с развитыми странами мира.

Либеральное российское административное законодательство в отношении участников дорожного движения привело к низкой эффективности проводимых профилактических мероприятий, массовому нарушению Правил дорожного движения как со стороны его участников, так и со стороны контролирующих органов.

Е.А. Ляшенко считает что, значимой современной проблемой ответственности за нарушение норм и правил в области дорожного движения является неравное положение участников дорожного движения и выделение определенной категории населения в особый статус «неприкасаемых», что противоречит принципу равенства перед законом. Сложившееся положение с привлечением к ответственности в области дорожного движения очень сложное. Это подтверждается периодически происходящими автоавариями,

¹ Прохоров Л.А. Прохорова М.Л. Безопасность дорожного движения в оценке Совета Безопасности РФ: Актуальные проблемы правового регулирования и правоприменительной практики [Текст] / Краснодар, 2014. – № 2. – С. 19.

вызывающими громкий резонанс в обществе. Президент РФ Владимир Путин, комментируя 25 сентября 2012 года трагическое ДТП в Москве, когда пьяный водитель врезался в остановку и убил семь человек, пятеро из которых были дети, заявил о необходимости ужесточения в России наказания за подобные преступления. «За некоторые вещи нужно просто карать. К сожалению, по-другому не получается. Если этого не делать, то такие трагедии будут происходить повсеместно», – сказал Президент на заседании Совета по культуре и искусству. Глава государства напомнил, что виновник аварии признался следователям, что «всегда делал то, то он хочет». «Вот эти границы свободы, ответственности, обязанности перед обществом – они просто размыты целиком», – отметил В.В. Путин. В конце выступления Президент России сказал: «Нам, конечно, придется ужесточать законодательство в этой области. Ну не работает то, что у нас сформулировано сегодня, в нашем обществе не работает»¹. Необходимо отметить, что результатом реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 -2012гг.» стало начавшееся изменение отношения всех органов государственной власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации. Одним из основных факторов, позволивших достичь таких результатов, является успешная реализация программных мероприятий.

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012гг.» реализовано более 4 тысяч основных мероприятий стоимостью около 28 млрд рублей, на средства федерального бюджета для субъектов Российской Федерации приобретено 13 246 единиц материально-технических ресурсов на сумму свыше 7,9 млрд рублей.

В.И. Назаров , В.И. Майоров отмечают, что важнейшим составным элементом государственной системы управления обеспечением безопасности

¹ Ляшенко Е.А. Становление административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения [Текст] /Орел, 2014. – № 1. – С. 88.

в дорожном движении является наличие в ней постоянного стабильного и достаточного по объему целевого источника финансирования. Обусловлено это, прежде всего, тем, что создание безопасных условий для участников дорожного движения – долговременная задача, которая требует постоянных финансовых вложений, поэтому нужны стабильные источники как бюджетных, так и внебюджетных средств. Вопрос об источниках и механизмах финансирования должен решаться на законодательном уровне путем создания федерального специализированного фонда.

Основная практическая деятельность органов власти по обеспечению безопасности в дорожном движении должна быть сосредоточена на региональном уровне. Именно регионы располагают основным ресурсом (хотя и в недостаточной степени) сокращения аварийности путем применения программно-целевого подхода к повышению уровня безопасности в дорожном движении, реализации разрешительных и контрольно-надзорных функций. Одним из важных направлений совершенствования отечественной системы управления в сфере обеспечения безопасности в дорожном движении, как нам представляется, является создание государственного механизма управления региональными проектами и программами, включающего разработку требований к региональным программам¹.

Возникает вопрос: настолько ли исчерпаны резервы, заложенные в системе централизованных методов управления, что сформированный и имеющийся в их распоряжении комплекс мер не в состоянии самостоятельно стабилизировать общую ситуацию с аварийностью? Нужно адаптировать систему к изменившимся условиям, изменения в административное законодательство по обеспечению безопасности в дорожном движении.

¹ Назаров В.И. Майоров В.И. Целевые федеральные и региональные программы по обеспечению безопасности в дорожном движении [Текст] / Екатеринбург, 2015 . – № 1. – С. 32-37.

2 ОРГАНИЗАЦИЯ И ТАКТИКА НАДЗОРА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1 Правовое положение подразделений ГИБДД

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России осуществляет выполнение задач, позволяющих обеспечить соблюдение каждым участником движения на дороге, юридическим лицом, несмотря на форму собственности, и иной организацией, должностным лицом закона РФ, иного нормативно-правового акта, правила, стандарта и технической нормы по вопросу поддержания на должном уровне безопасности дорожного движения, проведение мероприятия, предупреждающего дорожно-транспортные происшествия и снижающего тяжесть их последствий с целью защиты жизней, здоровья и имущественного блага гражданина, их прав и законных интересов, а также общественный интерес и страны в целом¹.

Основная обязанность Госавтоинспекции заключается в том, что она контролирует соблюдение ПДД и любого нормативного правового акта в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, которые устанавливают требования к таким областям, как:

- проектирование, строительство, реконструкция дороги, дорожного сооружения, железнодорожного переезда, линии городского электротранспорта²;
- эксплуатационное состояние и ремонт автомобильной дороги, дорожного сооружения, а также конструкция и техническое состояние находящегося в эксплуатации автотранспортного средства, прицепа к нему и предмета его дополнительного оборудования; изменение конструкций зарегистрированного в Государственной инспекции автотранспортного

¹ Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции в Российской Федерации// Административное право и процесс. 2016. – № 3. – С. 9.

² Демидов Ю.Н. Костенников М.В. Куракин А.В. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть 1. Общая часть: Учебник. - Домодедово:2016. – С. 157.

средства и прицепа к нему¹; перевозка тяжеловесного, опасного и крупногабаритного груза.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России исполняет и иные обязанности, выражающиеся:

1. в принятии квалификационного экзамена для получения права управлять автомобилем, трамваем и троллейбусом, выдаче водительского удостоверения, а также согласовании программ, подготавливающих водителя автомобиля;

2. в регистрации и учете автомобиля и прицепа к нему, выдачи регистрационного документа и государственного регистрационного знака на зарегистрированное автомобильное средство и прицеп к нему;

3. в организации государственных технических осмотров автомобиля и прицепа к нему;

4. в регулировании дорожного движения, в том числе, используя техническое средство и автоматизированные системы, обеспечении организованного движения транспортного средства и пешехода в месте проведения аварийно-спасательной работы и массового мероприятия²;

5. в осуществлении установленного порядка сопровождений транспортного средства;

6. в осуществлении неотложного действия на месте дорожно-транспортного происшествия, в том числе, исполнении мер эвакуационного характера и оказании медицинской помощи доврачебного толка гражданам, а также содействию транспортировки поврежденного транспортного средства и охране имущественных благ, оставшихся без охраны;

7. в участии в мероприятии для охраны общественного порядка и

¹ Зиманов Л. Л. Организация государственного учета и контроля технического состояния автомобилей / М.: 2017. – С. 34.

² Шевцов А. В. Особенности полномочий органов внутренних дел по реализации регионального законодательства об административной ответственности // Российский следователь. – 2015. – № 4. – С. 16.

обеспечения безопасности в обществе;

8. в осуществлении, соответствуя законодательству РФ, производства по делу об административном правонарушении;

9. в организации и проведении в порядке, который определен МВД РФ, работ, заключающихся в розыске угнанного и похищенного автотранспортного средства, а также автотранспортного средства участника дорожного движения, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия;

10. в проведении, соответствующем законодательству Российской Федерации, дознания по делу о преступлении против безопасности движения на дорогах и преступлении, связанном с эксплуатацией транспортного средства;

11. в участии в работе градостроительного и технического совета, комиссии по проверке эксплуатационных требований к дороге, дорожному сооружению, железнодорожному переезду, линии городского электрического транспорта, рассмотрении заявок и выдачи соответствующего заключения на открытие маршрута регулярного движения общественного транспорта¹;

12. в изучении условия дорожного движения, принятии мер для совершенствования организации движения транспортного средства и пешехода²;

13. в выявлении причины и условия, способствующего совершению дорожно-транспортного происшествия, нарушению правила дорожного движения, иного противоправного действия, влекущего угрозы безопасности дорожного движения, принятии мер для их устранения;

14. в разработке предложения по повышению БДД, включая совместную деятельность заинтересованных федеральных органов

¹ Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст] / М.: 2013. – С. 81.

² Попугаев Ю.И. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции в Российской Федерации // Административное право и процесс. М.: 2016. – № 3. – С.8.

исполнительной власти, органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органов МСУ, юридических лиц и общественных объединений¹;

15. в разъяснении законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, используя СМИ, а также собственные издания, проведении в данных целях смотра, конкурса, соревнования, содействии соответствующему органу исполнительной власти в организации обучения гражданина правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде ПДД;

16. в выдаче разрешения юридическому лицу и индивидуально в целях осуществления деятельности по изготовлению бланка водительского удостоверения, государственного регистрационного знака на транспортное средство, справки-счета и иной спецпродукции, которая необходима при допуске транспортного средства и его водителя к участию в дорожном движении, перечень которых утверждает Правительство РФ, а также на выполнение работы по установке и обслуживанию технического средства организации движения на дороге, ведении реестра выданного, приостановленного и аннулированного разрешения;

17. в выдаче, соблюдая порядок, определяемый Правительством РФ, разрешения на оборудование автотранспортного средства специальным световым и звуковым сигналом, условным опознавательным знаком, на участие в дорожном движении транспортного средства, перевозящего крупногабаритный и тяжеловесный груз, а также опасный груз;

18. в осуществлении государственного учета показателя состояния безопасности дорожного движения;

19. в ведении учета бланка водительского удостоверения, государственного регистрационного знака на транспортное средство,

¹ Михайловский И.Г. Административная правосубъектность Государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст] / Хабаровск, 2015. – С. 118.

справку-счет и другой специальной продукции, которая необходима при допуске транспортного средства и его водителя к участию в дорожном движении¹.

В целях выполнения возложенных на Государственную инспекцию обязанностей она вправе осуществлять:

– запрос и получение в установленном порядке от организации, несмотря на форму собственности и должностное лицо, сведений о соблюдении ими нормативного правового акта в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также объяснений по факту их нарушения²;

– давать должностному лицу обязательное для исполнения предписание об устранении нарушения нормативного правового акта в области обеспечения безопасности дорожного движения, а в случаях неприятия по такому предписанию необходимой меры, привлечение виновного лица к ответственности, которая предусмотрена законами Российской Федерации;

– принимать участие в разработках проекта законодательного и другого нормативного правового акта в области обеспечения безопасности дорожного движения, вносить в порядке, установленном законодательством, предложение по его совершенствованию³;

– предписание или разрешение соответствующей организации на установку или снятие технического средства организации движения на

¹ Волков В.С. Основы расчета систем автомобилей, обеспечивающих безопасность движения: Учебное пособие / СПб.: 2015. – С. 90.

² Шевцов А. В. Особенности полномочий органов внутренних дел по реализации регионального законодательства об административной ответственности // Российский следователь. – 2015. – № 4. – С. 19.

³ Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23.08.2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» Сборник законодательства Российской Федерации, 2011, № 7, ст. 900. № 27, ст. 3880, № 50, ст. 7352.

дороге;

– временное ограничение или запрет на стабильное дорожное движение, изменение организации отдельного участка дороги при проведении массового мероприятия и в ином случае, с целью создать необходимые условия для безопасности движения транспортного средства и пешехода либо, если пользование транспортным средством несёт в себе угрозу безопасности дорожного движения, а также на железнодорожном переезде, не отвечающем правилу его содержания в безопасном для движения состоянии, запрет или приостановление проведения на дороге ремонтно-строительной и другой работы, осуществляемой с нарушением требования нормативного правового акта в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– запрет при несоблюдении требования нормативно-правового акта в области обеспечения безопасности дорожного движения, перевозить крупногабаритные, тяжеловесные или опасные грузы, а также на работу общественного транспорта по установленному маршруту;

– запрет эксплуатации автотранспортного средства, прицепа, трактора и другого самоходного ТС при наличии неисправности и условия, список которых утверждает Правительство РФ, а троллейбуса и трамвая при наличии неисправности, предусмотренной соответствующим правилом технической эксплуатации; запрет к эксплуатации транспортного средства, не прошедшего процедуру государственного технического осмотра, не имеющего укрепленного на установленных местах государственного регистрационного знака и транспортного средства, в конструкцию которого внесены изменения без соответствующих разрешений, имеющего скрытый, поддельный, измененный номер узла и агрегата или государственный регистрационный знак, а равно при несоответствующей маркировке транспортного средства данным, которые указаны в регистрационном

документе, до устранения причины, послужившей основанием для этого запрета¹;

– остановку транспортного средства и проверку документа на право пользоваться и управлять им, а также документа на транспортное средство и перевозимый груз, изъятие этих документов в случае, предусмотренном федеральным законодательством;

– административное задержание и личный досмотр граждан, которые совершили административные правонарушения, производство осмотра транспортного средства и груза с участием водителя и гражданина, сопровождающего груз, производство досмотра транспортного средства при подозрении, что оно используется с противоправной целью²;

– отстранение от управления транспортного средства лица, в отношении которого имеется достаточное основание полагать, что он находится в состоянии алкогольного или иного опьянения, а также лица, которое не имеет документа на право управлять или пользоваться транспортным средством³;

– освидетельствование лица, которое подозревается в совершении преступлений или административных правонарушений, повлекших угрозу безопасности дорожного движения, в целях установления фактов алкогольного или наркотического опьянения либо направления или доставления указанного лица в медицинское учреждение, если результаты освидетельствования необходимы для того, чтобы подтвердить или опровергнуть факт правонарушения либо для объективного рассмотрения дела о правонарушениях;

– в соответствии с законом Российской Федерации об административных правонарушениях задержание транспортного средства с

¹ Зиманов Л. Л. Организация государственного учета и контроля технического состояния автомобилей / М.: 2017. – С. 23.

² Копытов Ю. А. Административное право: учебник / М.: 2015. – С. 437.

³ Грачев А. С. «Пособие» для инспектора ГИБДД. Как грамотно "обуть" водителя на дороге / М.: 2016. – С. 221.

помещением его в специально отведенное место до устранения причины задержания¹;

– использование, в соответствии с установленным порядком, специальных оперативно-технических средств для выявления и фиксации нарушения правила дорожного движения, контроля за технической исправностью транспортного средства и дорожного полотна, принудительной остановки транспортного средства, дешифровки показания тахографа;

– вызов в Государственную инспекцию гражданина и должностного лица по находящемуся в производстве делу и материалу, получение от них необходимых объяснений, справок, документов (их копий);

– составление протокола об административном правонарушении, наложение в пределах своей компетенции административного взыскания на должностное лицо и гражданина, совершивших административные правонарушения;

– использование с целью доставить в лечебное учреждение гражданина, нуждающегося в срочной медицинской помощи, для транспортировки поврежденного при аварии транспортного средства, а также в другом предусмотренном законодательством Российской Федерации случае; транспортного средства предприятия, учреждения, организации, общественного объединения и гражданина, кроме транспортного средства, принадлежащего дипломатическому, консульскому и иному представительству иностранного государства, международной организации, и транспортному средству специального назначения²;

– использование, беспрепятственно, в целях службы средств связи, принадлежащих юридическому лицу и гражданину;

¹ Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст] / М.:2013. – С. 122.

² Канджакулян К.М., Заграбян Г.М. Административное правонарушение: общественная вредность или общественная опасность: вопросы соотношения // Административное право и процесс. – 2014. – № 7. – С. 25.

– функцию государственных заказчиков по разработке и изготовлению технического средства по контролю за соблюдением правил дорожного движения, аварийно-спасательных устройств, применяемых на месте дорожно-транспортных происшествий с целью снизить тяжесть его последствия, а также других технических средств, автоматизированных систем и приборов, которые способствуют повышению БДД, возлагаемые на МВД РФ;

– контроль за соблюдением юридическим лицом и гражданином условия лицензии, выданной ГИБДД, требование от них необходимых сведений о лицензируемой деятельности и выдачу им в пределах своей компетенции обязательной для выполнения предписывающей нормы при взаимодействии с государственным надзорным органом¹;

– согласование разрешения органа МСУ распространять наружную рекламу на улице (дороге) городского и сельского населенного пункта, а за их пределами – в полосах отводов и придорожных зонах автомобильной дороги²;

– совместное участие с заинтересованной организацией и учреждением в определении приоритетной темы и направления научного исследования в области обеспечения безопасности дорожного движения, реализацию, а также участие в воплощении в практической деятельности Государственной инспекции научной разработки;

– участие в установленном порядке в работе международных организаций по проблематике безопасности дорожного движения.

2.2 Тактика надзора, направленного на соблюдение ПДД участниками дорожного движения

Основные принципы организации и деятельности ДПС полиции: соблюдение законности, гуманизма, уважения прав человека, гласности, тесное взаимодействие с иными госорганами, общественными

¹ Савельев В.И. Административное право РФ [Текст] / М.: 2016. – С. 560.

² Миронов А. Н. Административное право: учебник / Москва: 2015. – С. 166.

объединениями, трудовыми коллективами и гражданами.

Главные задачи данной службы: обеспечивать личную безопасность граждан; охранять общественный порядок и обеспечивать общественную безопасность; предупреждать и пресекать преступления и административные правонарушения; активно участвовать в раскрытии преступлений и задерживать правонарушителей. Дорожно-патрульная служба – это структурное подразделение Госинспекции БДД МВД РФ, входящая в состав полиции по обеспечению общественной безопасности Российской Федерации¹. Она оперативно выполняет профилактику, контролирует, надзирает и осуществляет разрешительные действия в области БДД, принимает участие в охране общественного порядка и противодействует правонарушениям в точках своих постов и на маршрутах патрулирования. В составе ДПС ГИБДД МВД России состоят такие строевые подразделения (также, специального назначения), как: полк, батальон, рота, взвод, мобильное строевое подразделение, которые создаются для оперативного резерва с целью своевременно среагировать на ухудшившуюся оперативную обстановку в области движения на дорогах, проводить специальные мероприятия, направленные на пресечение преступлений, связанных с использованием транспорта, а также групп.

Подразделения специализированного профиля ГИБДД, созданные для обеспечения безопасности и беспрепятственного проезда автомобилей спецназначения, формируются при согласовании с МВД РФ. Стремительное развитие России в современности сопровождается нарастающим процессом использования автотранспортных средств во всех сферах жизни общества. За последнее время президент и правительство РФ приняли меры, которые должны усилить контроль в сфере контроля БДД.

Основная задача ГИБДД – обеспечение соблюдения со стороны министерств, ведомств, организаций, учреждений, предприятий, независимо

¹ Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст] / М.: 2013. – С. 40.

от формы собственности, общественных объединений, должностных лиц, а также граждан правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения БДД с целью сохранить жизнь и здоровье гражданина, повысить пропускную способность автотранспорта¹. Госинспекция контролирует соблюдение ПДД, нормативно - правовых актов в обеспечении БДД, которые устанавливают требования: проектирования, строительства, реконструкции дороги, дорожного сооружения, железнодорожного переезда, линий городского электротранспорта, эксплуатации и ремонта автомобильных дорог, дорожных сооружений, ж/д переездов, установки и эксплуатации техсредств организации движения на дорогах, конструкции и технического состояния находящихся в пользовании автототранспорта, прицепа к ним и предметов их вспомогательного оборудования, изменения конструкции имеющихся в базе данных Государственной инспекции автототранспортных средств и прицепов к ним, перевозки в пределах компетенции грузов.

Основной нормативный акт, устанавливающий требования к БДД – правила дорожного движения². ДПС контролирует соблюдение данных правил, а именно обеспечивает безопасность дорожного движения, которая поддерживается ее силами: специализированные полки, отдельные батальоны, отдельные роты, отдельные взвода. Состав горрайорганов внутренний дел входят: рота, взвод, в том числе моторизованная, или группа дорожного движения. Специальные мероприятия в районах ЧП, организация и проведение, межрегиональные операции, эскортирование и сопровождение автомобилей спецназначения МВД России может осуществляться образованными строевыми подразделениями особого назначения ГИБДД. Управление силами и средствами роты, взвода, группы, дорожно-патрульной службы осуществляется руководством ГО (РО)

¹ Копытов Ю. А. Административное право: учебник / М.: 2015. – С. 174.

² Громаковский А.А. Правила дорожного движения 2016 с примерами и комментариями / М.: 2016. – С. 105.

ВД и начальниками ГИБДД.

Силы и средства ДПС распределяются в соответствии с утверждённым планом дислокации постов и маршрутов патрулирования с учетом среднего показателя ежесуточных выставлений наряда. Это список заранее определен, включает в себя посты и маршруты патрулирования, на которых сотрудники несут службу по контролю за дорожным движением при условии работы максимального количества сотрудников в одну смену. Для каждого поста, маршрута патрулирования составляется карточка, хранящаяся в дежурной части строевого подразделения, сотрудники получают её на время несения службы¹.

Оперативное управление силами и средствами строевых подразделений на всей продолжительности службы осуществляются дежурными частями данных подразделений, а моторизованные взводы (группы) – дежурными частями ГО (РО) ВД, которые:

1. проводят сбор, обрабатывают и оценивают информацию по вопросам обеспечения БДД на подконтрольной территории;
2. проводят прием и регистрируют в журнале учета ДТП сообщения и заявления о подобных событиях, о преступлении и ином правонарушении;
3. организуют выезд инспектора-дежурного на место дорожно-транспортного происшествия с целью оформить и осуществить неотложные действия, реализовать меры по ликвидации их последствий, а также организуют проведение работ по розыску и задержанию угнанного, похищенного автотранспорта, участников движения, которые скрылись с места ДТП, регистрируют в порядке, установленном законом, сообщения о аналогичных противоправных деяниях;
4. сопровождают посредством патрульных автомобилей (мотоциклов) ГИБДД автотранспортные средства, в том числе и по

¹ Олейник В. И. Внутриорганизационная деятельность ОВД в сфере борьбы с административными правонарушениями // Административное право и процесс. – 2016. – № 5. – С. 15.

договору;

4. проводят установление личности граждан, которых доставили в дежурную часть, составляют материалы об административном правонарушении в данной сфере и прочее.;

5. организуют слаженную работу суточного наряда строевого подразделения с нарядом другой службы и подразделения ОВД, общественным формированием по охране правопорядка;

6. организуют выдачу инспекторам и приёмку от них вооружения, оперативно-технических и специальных средств, обеспечение сохранности в помещении дежурной части;

7. принимают оформленные материалы по административным правонарушениям, регистрируют, организуют хранение и выдачу задержанных автотранспортных средств¹;

8. обеспечивают внутренний распорядок, контролируют соблюдение противопожарных правил и санитарных правил в зданиях строевых подразделений, осуществляется информационно-справочная работа.

Чтобы контролировать дорожное движение организуют: пеший патруль, службу на стационарном посту, патрулируют на автотранспортных средствах, вертолетах. Пешее патрулирование позволяет вести контроль и выполнять распорядительно-регулирующие действия на малых, нагруженных интенсивным движением и опасных в плане аварий участках. Стационарный пост ГИБДД позволяет нести службу сотруднику ДПС, выступает служебным помещением, оборудованным оперативной техникой и специальными средствами. Каждый контрольный пост полиции включен в состав межрегиональной специальной заградительной системы. Такие посты создаются для поддержания эффективности взаимодействия для выявления и

¹ Попугаев Ю.И. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции в Российской Федерации // Административное право и процесс. – 2016. – № 3. – С.12.

задержания автомобилей и мотоциклов, используемых в незаконных целях, и лиц, которые совершили преступление либо подозреваются в их совершении. ДПС может быть задействована для выполнения своих полномочий на контрольных полицейских постах, которые создаются в соответствии с регламентированным МВД России порядком оказания содействия в охране Госграницы РФ¹.

Сотрудники ДПС в расположении старших нарядов таких постов обеспечивают безопасность дорожного движения. Патрулирование на автомобилях и мотоциклах бывает нескольких видов: открытое (обычное), скрытое и смешанное. Открытый контроль заключается в том, что сотрудники на автотранспорте имеют спецокраску. Они используют в процессе своей деятельности несколько тактических приемов:

- осуществление движения в потоке транспорта (контроль за поведением водителя с целью предупредить и выявить нарушение ПДД);
- остановка возле аварийных участков дорожного движения;
- остановка патруля (в том числе, на мотоциклах) в месте наилучшего поля обзора, когда его наглядно видно всем участникам дорожного движения и одновременное пешее перемещение инспекторов к наиболее напряженным интенсивным участкам движения. Применяя тот или иной прием, чередуя и выбирая скорость движения, сотрудники выполняют поставленные на инструктаже задачи и оценивают складывающуюся на маршруте патрулирования обстановку. Скрытый контроль на патрульных авто с обыкновенной окраской осуществляют, обычно, днём, а в вечернее время – лишь на участках дорог, которые имеют достаточно хорошее освещение, ширину и качественное покрытие. В случаях, когда сотрудник оделся «по гражданке», то должно быть обязательное наличие нагрудного знака.

Смешанный контроль – это организация одновременно двух

¹ Чернышев С.П. Административно-правовое регулирование ресурсного обеспечения Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД по субъекту Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст] / М.: 2014. – С. 98.

патрульных машин, на одну из которых нанесена специальная окраска или опознавательный знак, а вторая – обычную окраску. Взаимодействие нарядов смешанного контроля и координацию их совместной деятельности осуществляют посредством радиосвязи. В последнее время ГИБДД стали закупать вертолёты, патрулирование с помощью которых организуется над дорожным полотном, где фиксируется достаточная интенсивность движения. Оно происходит в тесном сотрудничестве с нарядами, назначенными для контроля определенных участков дорог. Использование вертолета, на практике, позволяет оперативно оказать экстренную медицинскую помощь пострадавшим при ДТП, доставить их в медучреждения, более эффективно осуществлять контроль за дорожным движением, сопровождать колонны автомобилей, обеспечивать массовые мероприятия с участием большой численности транспорта, других рейдов и операций, по установлению мотоциклов, угнанных злоумышленниками. Порядок, режим работы и место патрулирования определяют в соответствии с оперативной обстановкой и обозначенными целями и задачами¹. Практика выделяет следующие основные приёмы служебной деятельности:

1. контролирование поведения участника дорожного движения;
2. предупреждение участника дорожного движения от совершения противоправного действия;
3. пресечение правонарушения;
4. осуществление распорядительно-регулирующего действия.

Контроль заключается в том, что сотрудники визуально или с помощью спецтехнических средств наблюдают, как участники движения выполняют Правила и иные нормы, действующие в сфере безопасности движения на дорогах.

Предупреждение участников дорожного движения заключается в воздействии на их поведение фактом нахождения сотрудника на более

¹ Майоров В. И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения //Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. – № 2 (31). – С. 65.

активном участке маршрута, на месте происшествия или чрезвычайного положения, а также в предостережении водителя о вероятных последствиях, которые могут появиться из-за игнорирования ими правил дорожного движения.

Пресечение правонарушения – это обязательное реагирование сотрудника на противоправные действия участников дорожного движения с целью предотвратить происшествия и избежать неблагоприятные последствия, обеспечить применение в отношении нарушителя меры воздействия, установленной законом¹.

Распорядительно-регулирующие действия предполагают действия сотрудника по регулированию движения жестами, осуществляемыми в местах временного затора движения, которые связаны, чаще всего, с ДТП, при массовом и специальном мероприятии, при неисправности светофора, в прочих случаях усложнения дорожной ситуации. Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации» сообщает, что основная причина аварийного состояния дорожного движения в стране – низкий уровень подготовки водителя, по вине которого происходит до 80% ДТП².

Если брать во внимание этот фактор, одно из важных направлений в деятельности регистрационно-экзаменационного подразделения ГИБДД является осуществление контроля за подготовкой будущих водителей, который воплощается в двух главных видах:

1. регистрации образовательного учреждения, осуществляющего подготовку водителя и контроль за образовательным процессом;
2. приеме экзамена по ПДД и навыку практики вождения

¹ Акулкина О.А. Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореф. дис. канд. юрид. наук [Текст] /М.: 2014. – С. 131.

² Доклад «Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации» – институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http:// archive.government.ru /media/2013/3/29/55579/ file/ economy. pdf](http://archive.government.ru/media/2013/3/29/55579/file/economy.pdf) (дата обращения: 15.03.2018).

транспортного средства и выдача водительского удостоверения лицу, успешно их выдержавшему¹.

При контроле процесса обучения Государственная инспекция безопасности дорожного движения осуществляет взаимодействие с образовательным учреждением, осуществляющим подготовку водителя транспортного средства. Федеральный закон от 20.07.2000 г. «О внесении изменений и дополнений в Закон РФ «Об образовании» закрепляет, что учреждение должно иметь лицензию на право реализовать такую деятельность, копия которой содержится в подразделениях ГИБДД. Инспекция вправе:

1. участвовать в обследованиях на соответствие материально-технической базы учреждения требованию нормативного правового документа, регламентирующего организацию подготовки и переподготовки водителя, по заявкам органов, выдающих лицензию, либо самого образовательного учреждения;

2. осуществлять контроль за выполнением лицензионного требования;

3. анализ итогов экзамена на уровень теоретического знания и умения управлять транспортным средством². В случаях выявления нарушения нормативных актов, которые устанавливают требования к подготовке будущего водителя, должностное лицо ГИБДД выдает предписание руководителю учреждения.

4. Если требование Госавтоинспекции не выполняется, то информация о данном нарушении направляется в вышестоящий образовательный орган, а также в орган, который выдал лицензию.

Гражданин Российской Федерации, достигший установленного

¹ Бершадский В. Ф. Основы управления механическими транспортными средствами и безопасность движения / М.: 2016. – С. 82.

² Шевцов А. В. Особенности полномочий органов внутренних дел по реализации регионального законодательства об административной ответственности // Российский следователь. – 2015. – № 4. – С. 14.

законодательно возраста, не имеющий ограничений к управлению ТС, может после соответствующих процедур подготовки получить допуск к экзаменам на получение права управлять транспортным средством. Например, право управлять мотоциклом, мотороллером и другим мототранспортным средством (категории «А») предоставляется лицу, достигшему 16-летнего возраста; автомобилем, (максимальная масса которого не более 3,5 тонн и числу сидячих мест которых, помимо сидения водителя, не превысило восьми (категории «В»), лицу, достигшему 18-летнего возраста, и т.д.¹

Лица, имеющие желание сдать ряд квалификационных экзаменов на получение права управлять транспортным средством, предоставляют: заявление; карточку водителя; паспорт либо другой документ, позволяющий удостоверить личность (отметка ОВД о регистрации по месту жительства (пребывания), а, если, отсутствует указанная отметка – документ о регистрации по месту жительства (пребывания); справку из медицинского учреждения по установленному образцу о пригодности к управлению соответствующей категорией транспортного средства; документы о прохождении самого обучения; фотокарточку установленного размера (исключение, случаи автоматизированных изготовлений водительского удостоверения в ГАИ); документы об уплате установленного сбора (квитанция сберегательного банка или копия платежного поручения образовательного учреждения, осуществлявшего оплату). Общее правило закрепляет, что сдача экзамена подразумевает допуск граждан, прошедших соответствующий объем подготовки, предусмотренный учебным планом и программой подготовки водителя транспортного средства соответствующей категории. Исключением выступает то, что допустимо, когда водители подготавливаются самостоятельно на получение права управлять транспортным средством категорий «А» и «В» по планам соответствующей программы.

¹ Громаковский А.А. Правила дорожного движения 2016 с примерами и комментариями / М.: 2016. – С. 25.

Теоретический и практический экзамены принимаются сотрудниками регистрационно-экзаменационного подразделения Госавтоинспекции. Право на управление транспортным средством предоставляется гражданину, сдавшему квалификационный экзамен. Оно подтверждается наличием соответствующего удостоверения, выдаваемого ГИБДД.

Прекращения действия права управления транспортным средством наступает при:

- истечении установленного срока действия водительского удостоверения;
- ухудшении состояния здоровья водителя, которое препятствует безопасности управления транспортным средством, подтверждаемое медицинскими заключениями;
- лишении права на управление транспортным средством в связи с правонарушением.

Важнейшее значение имеют мероприятия, которые направлены на пропаганду участника дорожного движения знания, умения и навыка, необходимого для адекватного, правового поведения на улице и дороге¹.

Так, Положение о ГИБДД содержит задачи, предполагающие разъяснение законов Российской Федерации о безопасности движения на дороге, оказание содействия органу исполнительной власти по организации обучения гражданина правилу поведения на улице и дороге, пропаганду ПДД. Цели пропагандистской деятельности кроме разъяснения действующих законодательных норм содержат информирование граждан о целях и задачах ГИБДД и оказание содействия в установлении взаимопонимания между ее сотрудниками и участниками дорожного движения².

Наиболее важные задачи, решаемые подразделениями пропаганды заключаются в:

¹ Официальный Сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.12.2017).

² Майборода О. В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. Учебник водителя транспортных средств категорий С, D, E / М.: 2016. – С. 146.

1. профилактике аварийности и правонарушения в сфере дорожного движения, предупреждения дорожно-транспортного происшествия;
2. создании системы информирования различных социальных и возрастных категорий участников дорожного движения о действующих законах, нормативно-правовых актах, работе сотрудников Государственной инспекции и разъяснении вопросов поддержания безопасности дорожного движения;
3. взаимодействии со СМИ и общественными объединениями;
4. систематическом изучении мнения общественности о деятельности Государственной инспекции и разработке на его базе предложения для принятия стратегических управленческих решений.

Основные направления деятельности ГИБДД, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, кроме указанных выше, включают в себя:

– лицензирование производств регистрационного знака, водительского удостоверения и иной продукции, которая необходима для допуска транспортного средства и водителя к участию в дорожном движении, установка и обслуживание технического средства организации дорожного движения.

Осуществление перечисленных направлений деятельности ГИБДД регламентировано правительственным и ведомственным нормативным актом¹. Статья 24 Федерального закона от 10.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения» содержит права и обязанности участника дорожного движения².

Они имеют право:

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 (ред. от 13.02.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 23.11.1993; Российская газета. 06.02.2013.

² Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. №50. Ст. 4873; 2013. № 17. Ст. 2032.

– на свободное и беспрепятственное передвижение по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получение от органа исполнительной власти и его должностных лиц достоверной информации о безопасности условий дорожного движения;

– получение информации от соответствующего должностного лица о причине установления ограничений или запрета движения по дороге;

– получение полной и проверенной информации о качестве продукции и услугах, которые связаны с обеспечением безопасности дорожного движения;

– бесплатно получать медицинскую помощь, помощь спасателей и иную экстренную помощь при дорожно-транспортных происшествиях от организации и (или) должностного лица, на которого законом, иным правовым актом или требованием, предусмотренным выданной им лицензией, возложена обязанность оказания такой помощи;

– на возмещение ущерба по основанию и в порядке, который установлен законодательством Российской Федерации, в случае причиненных им телесных повреждений, а также в случае повреждений транспортных средств и (или) груза в результате дорожно-транспортных происшествий;

– на обжалование в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконных действий должностного лица, осуществляющего полномочия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В процессе реализации своих прав участники дорожного движения не должны подвергаться ограничению или нарушению права других участников дорожного движения. Каждый участник дорожного движения обязан выполнять требования Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и в соответствии с ним нормативных правовых актов для успешного поддержания слаженных тактических

действий сотрудников ГИБДД¹.

2.3 Проблема наезда на пешеходов, как одно из распространенных правонарушений и пути её реализации

Рассмотрев международный опыт, можно отметить, что в европейских государствах доля происшествий с участием транспортных средств и пешеходов колеблется от 7 до 55%, причем в большинстве из них она составляет 12-20%. Меньше всего наездов на пешеходов в Швеции (7,3% всех ДТП), Бельгии (7,6%), Нидерландах и Норвегии (по 8,7%). Максимальное число наездов на пешеходов зафиксировано в Румынии (55,8%), Болгарии (39,9%) и Польше (36,5%)². Различия в структуре аварийности по видам ДТП в определённой степени объясняются экономическими условиями, существующими в этих государствах, и, как следствие этого – объёмами финансовых вложений в дорожную инфраструктуру, возможностями оборудования или переоборудования дорог. Так, ежегодно пешеходов погибает на дорогах больше, чем велосипедистов (в 2-5 раз), водителей мопедов (в 2-10 раз) и мотоциклов (в 2-3 раза). Такая ситуация характерна не только для европейских государств, но и для Австралии, Канады, Новой Зеландии, США, Японии. Следует сказать, что группами максимального риска являются дети и лица пожилого возраста. Такое положение дел вызывает особую озабоченность, поскольку, по существующим прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), удельный вес именно детей в возрасте до 14 лет и лиц старше 65 лет будет увеличиваться в структуре населения в ближайшие

¹ Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 02.03.2018) « О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собрание законодательства РФ. 1998. № 25. Ст. 2897; 2011. № 44. Ст. 6240.

² Мировые тенденции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения пешеходов [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovye-tendentsii-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-peshehodov> (дата обращения: 29.03.2018).

десятилетия¹. В целом для стран ОЭСР, куда входят Австралия, Бельгия, Великобритания, Германия, Дания, Греция, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Люксембург, Мексика, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Португалия, США, Турция, Финляндия, Франция, Швейцария, Швеция и Япония, доля людей в возрасте до 14 лет и старше 65 лет возрастёт с 33,5% в 2000 году до 40,2% в 2030 году. Люди старше 75 лет (в 2000 году таких граждан было 6,4%) составляли в 2010 году 7,5%, в 2020 году составят 8,6%, в 2030 году – 10,8% всего населения².

Наибольшее количество ДТП с участием пешеходов происходит в населённых пунктах. Если в конце 90-х годов ежегодно около 65% пешеходов гибло в городах, а 35% – в загородных условиях, то в наше время примерно 90% пострадавших в результате ДТП пешеходов попадают в аварии именно в населённых пунктах. Около 60% погибших пешеходов получают приводящие к их гибели ранения в населённых пунктах. Хотя общее число пострадавших на загородных дорогах пешеходов меньше, риск погибнуть для пешеходов на таких дорогах в 3-4 раза больше. Объясняется это не только высокой скоростью движения, но и отсутствием соответствующей дорожной инфраструктуры для пешеходов, недостаточной освещённостью дорог и т.д. Статистические данные о том, в каких местах населённых пунктов совершаются наезды ТС на пешеходов, сильно отличаются по странам. Тем не менее, всюду такие ДТП случаются на пешеходных переходах. В Швеции, например, в 2007 году около 40% ДТП с участием пешеходов имели место на пешеходных переходах, в Швейцарии –

¹ Меры, предпринимаемые в разных странах для обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/211/23880> (дата обращения: 19.04.2018).

² Мировые тенденции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения пешеходов [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovye-tendentsii-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-peshehodov> (дата обращения: 29.03.2018).

30%¹.

Чуть более половины погибших и около трети всех пострадавших пешеходов становятся участниками ДТП в ночное время суток и при плохих погодных условиях. Повышенный риск погибнуть для пешеходов в такое время связан прежде всего с уменьшением видимости, большей вероятностью превышения скорости водителями ТС из-за уменьшения интенсивности движения, употребления алкоголя, усталости и вызванного этим рассеивания внимания.

Особую тревогу вызывает появление на проезжей части пешеходов в нетрезвом состоянии, т. к. риск для них попасть в ДТП существенно возрастает. По официальной статистике ООН, в разных странах пешеходы составляют примерно от 5-6% до 50% причастных к ДТП лиц, находившихся в состоянии опьянения.

Правильная организация дорожного движения дает свои результаты. Частые перекрестки, светофоры, переходы, островки безопасности и узкие полосы все это сильно успокаивает трафик и сокращает аварийность². Однако как бы хорошо не было организовано движение, от ДТП это не спасает. Что в Германии, что у нас наибольшее число аварий происходит из-за нарушения правил дорожного движения. В Москве есть хорошие дороги: МКАД, ТТК и другие, но всё же, в среднем один человек в год на каждый километр магистрали. И статистика остается стабильной в течение многих лет. Основная причина – несоблюдение ПДД, в частности, скоростного режима. К примеру, на территории Челябинской области в 1 квартал 2018 года зарегистрировали 554 дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом транспортного средства на пешехода, вследствие чего 35 человека умерли и 735 были травмированы. Нарушение Правил

¹ Меры, предпринимаемые в разных странах для обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.fcp-pbdd.rexperience/211/23880> (дата обращения: 19.04.2018).

² Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf (дата обращения: 18.03.2018).

дорожного движения пешеходами повлекло 118 ДТП. Более 70% ДТП – наезд транспортного средства на пешехода, произошедший в темное время суток¹.

Как правило, езда и передвижение пешеходов темное время суток предполагает особую осторожность и повышенную концентрацию внимания каждым участником движения на дороге. Причина огромного числа ДТП, связанных с наездом на пешехода в темное время суток, – их неожиданное появление на участке дороги в нерегулируемом месте. Неосвещенный участок дороги, ослепленный из-за света фар встречного транспортного средства водитель и другие факторы, несомненно, играют злую шутку против нарушителей.

В Госавтоинспекции напоминают о том, что пешеходу необходимо использовать светоотражающие элементы одежды.

Так, 19 Октября 2017, водитель иномарки ехал в сторону Екатеринбурга со скоростью больше ста километров в час. В том же направлении по обочине двигался человек, внезапно вышедший на проезжую часть. Водитель «Тойоты» не успел среагировать и сбил пешехода. Заметить его вечером на трассе было практически невозможно.² Ещё один пример: в Центральном районе г. Челябинска 22 декабря, водитель иномарки сбил 23-летнего пешехода. ДТП произошло в 00:15 на улице Худякова. 39-летний мужчина, управляющий автомобилем Hyundai Santa Fe, наехал на молодого человека, который шел по проезжей части по ходу движения автомобиля.³ «В результате ДТП пешеход, мужчина 1994 года рождения, получил телесные повреждения, в результате которых скончался на месте аварии», – сообщили в ГИБДД Челябинской области. В Статистике ДТП очевидно то,

¹ Официальный Сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.12.2017).

² Постановление Центрального районного суда г. Челябинска от 13.01.2018 №5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/> (дата обращения: 18.05.2018).

³ Постановление Центрального районного суда г. Челябинска от 19.02.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/> (дата обращения: 23.05.2018).

что преобладающий вид дорожно-транспортного происшествия – наезд на пешехода. Причины наезда на пешеходов разнообразны, но одни из явных выражаются в невыполнении ими своих обязанностей и отсутствие навыка безопасного поведения на дороге¹.

Наезд на пешехода – самое распространенное дорожно-транспортное происшествие, которое, к сожалению, заканчивается трагическим образом.

Как правило, это слишком, неравная весовая категория: одной сторона – тяжелый металл автомобиля (в среднем легковой автомобиль весит около тонны), другая – уязвимый человеческий организм. Можно смело заявить, что в случае таких последствий наезда на пешехода, выразившихся в переломе конечностей (и) – значит, человеку очень сильно повезло².

Нужно сказать, что часто виновники данного дорожно-транспортного происшествия – сами пешеходы. Ни для кого не секрет, что большинство наших соотечественников предпочитают перейти дорогу на красный сигнал светофора, либо осуществить это в запрещенном месте, так еще и присутствует фактор неожиданности для иных участников дорожного движения. При этом нарушители абсолютно не принимают к сведению тот факт, что движущийся даже на малой скорости транспорт не сможет резко остановиться. Особую опасность на дорогах представляют дети, пешеходы пожилого возрастной группы, а также пешеходы, находящиеся в состоянии опьянения. Представители любой из данных категорий могут выйти на дорожное полотно прямо перед движущимся транспортным средством, совершенно не думая о возможном наступлении трагического случая³. Чаше при наезде на пешехода умирают не от самого удара автомобиля, а от последствия этого удара. Наиболее показательным примером служит удар

¹Официальный Сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.12.2017).

² Канджакулян К.М. Заграбян Г.М. Административное правонарушение: общественная вредность или общественная опасность: вопросы соотношения // Административное право и процесс. – 2014. – № 7. – С. 23.

³ Панкова О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения. – М.: 2016. – С. 280.

головой о бордюр или об асфальт. При наезде гражданин может получить травму, совместимую с дальнейшим существованием (переломы, сильные ушибы, и т.д.), но, после отлета от автомобиля, он получает удар головы обо что-то твердое и от этого наступает смерть.

Можно отметить следующие причины ДТП, связанные с виной пешехода:

- неустановленное место перехода участка дороги;
- фактор неожиданности при выходе на участок дороги из-за транспортного средства либо иного препятствия;
- отсутствие светоотражающего элемента на одежде в условиях темного времени суток;
- отсутствие должной реакции на запрещающий сигнал светофора;
- состояние алкогольного опьянения.

Ещё одно ДТП с участием пешехода произошло вечером 8 марта 2018 года на улице Салавата Юлаева в Челябинске. Как сообщает пресс-служба ГИБДД города, 28-летний водитель автомобиля «Лада Приора», лишенный прав, сбил мужчину, который переходил дорогу в непопозволенном месте¹. Также, 7 ноября 2017 г. на улице Енисейской, напротив предприятия «Конар», на пешеходном переходе сбили пешехода. Мужчина переходил дорогу под новым установленным пешеходным знаком. Вечером он скончался в реанимации². И ещё один пример, Семилетний ребенок попал под колеса автомобиля «Опель Корса». ДТП произошло накануне, 21 февраля 2018 года, примерно в 13:45, на улице Братьев Кашириных, 92. Женщина 1977 года рождения, управляя автомобилем Опель Корса, совершила наезд на пешехода, переходившего проезжую часть по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора слева направо, –

¹ Постановление Тракторозаводского районного суда г.Челябинска от 20.05.2018 № 5-27/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/> (дата обращения: 28.05.2018).

² Постановление Ленинского районного суда г.Челябинска от 19.02.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/> (дата обращения: 08.04.2018).

рассказали в ГИБДД Челябинска¹. По данным исследований, 88 процентов действий водителей имеют прямую связь с информацией, которую они получают визуально. В условиях сумерек глаз человека улавливает только 5 процентов того, что он способен увидеть в дневное время. Поэтому в темное время суток водители могут в последний момент обнаружить человека, который идет либо едет на велосипеде по дороге².

Проблематично своевременно обнаружить пешехода либо велосипедиста на дороге в сумерках, а также, на нем может быть темная одежда, сливающаяся с дорожным полотном и окружающим фоном, а в городе способствующими факторами выступают визуальный шум, интенсивный свет фар от встречных транспортных средств.

Ограниченная скорость движущегося авто не выступает «средством спасения», т.к. на деле водители замечают пешехода с расстояния не более чем в 25 -30 м и то, что на скорости движения 50 км/ч остановочный путь ТС больше данной дистанции³.

Большинство пешеходов не используют светоотражающие элементы, что в последствие таит в себе опасность, потому что водитель увидит их только тогда, когда пешеход попадет в зону освещения светом фар транспортного средства. Если, на пешеходе одета темная одежда, то она поглотит свет и станет менее заметной для водителя. Ситуация улучшится значительным образом, если создать условия, в которых пешеходы будут заметны на дорогах круглое время суток. Мы согласны с мнением ученых, автоэкспертов, общественников, что необходимо обязательное обозначение

¹ Постановление Курчатовского районного суда г. Челябинска от 15.05.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/> (дата обращения: 15.05.2018).

² Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf (дата обращения: 18.03.2018).

³ Булавкин А.А. Проблемные вопросы совершенствования государственного регулирования в области безопасности дорожного движения // Научно-методический электронный журнал «Концепт». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://e-koncept.ru/> (дата обращения: 12.03.2018 г.).

пешеходных переходов светодиодной подсветкой с проецированием на зебру в темное время суток. Это позволит заведомо заметить в поле зрения пешехода (даже на большой скорости), что приведет к снижению случаев ДТП с наездом на пешеходов. Ещё одно новшество, которое способствовало бы сокращению смертности пешеходов – разработка нового предупреждающего знака, который выполнял бы следующие функции:

1. Предупреждение водителя о том, что на предстоящем пешеходном переходе в данный момент уже начал движение пешеход;
2. Благодаря яркой подсветке максимально привлечет внимание водителя и повысит его бдительность в любое время суток;
3. Позволит ввести новшество в создании предупреждающих и иных знаков дорожного движения, благодаря экрану с анимацией на основной части места изображения и концентрации внимания водителя транспортного средства;
4. Повысит эффективность применения знаков дорожного движения на трассах и магистралях, где скорость ТС, как правило, при ДТП играет главную роль в причинении тяжких последствий.

Сущность работы данного знака может заключаться в следующем: знак устанавливается в населенном пункте за 50-100 м, вне населенного пункта – за 150-300 м; как только пешеход вступил на пешеходный переход (будет оборудован линиями связи с предупреждающим знаком), то в этот момент предупреждающий знак начинает проецировать анимацию, говорящую водителю о том, что в данный момент через некое расстояние на близлежащем пешеходном переходе свое движение начал пешеход, что заставит водителя ТС проявить бдительность и снизить скорость движения. Также можно оборудовать на одной линии со знаком, всем знакомого «лежащего полицейского», чтобы наверняка побудить к действиям водителя.

Таким образом, новый предупреждающий знак сможет внести вклад в развитие культуры вождения и предупреждения травматизма и смертности пешеходов.

Также следует отметить, что на трассах и сельских участках дорог с интенсивным движением и отсутствующим пешеходным переходом следует построить пешеходные мосты, которые обеспечат безопасность дорожного движения и перемещение пешеходов с одной стороны дороги на противоположную.

Задача пешеходных мостов – обеспечивать безопасное преодоление пешеходами естественных или искусственных препятствий. Во время строительства специалисты должны учитывать максимальное количество индивидуальных факторов:

1. Архитектурные особенности. Во время выполнения работ по проектированию мостов принимается во внимание существующий стиль близлежащих строений.

2. Физическую нагрузку на элементы сооружения. Показатели зависят от максимального количества пешеходов во время пиковых нагрузок. Разрабатываются специальные конструктивные решения, позволяющие повысить надежность и безопасность пользования мостом.

3. Инженерные особенности. Линейные размеры перехода, особые требования к строительным материалам и т. д.

Пешеходные мосты должны быть оборудованы приспособлениями для инвалидов и лиц с ограниченными физическими возможностями.

При проектировании данного типа сооружений следует учитывать характеристики грузового потока, загруженность трассы и габаритные размеры транспортных средств. Переходы над магистралями должны обеспечивать не только безопасность пешеходов, но и гарантировать беспрепятственное движение автомобильного транспорта¹. Строительство пешеходных мостов может способствовать улучшению дорожного полотна, что является не менее важным фактором всех дорожно-транспортных

¹ Мировые тенденции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения пешеходов [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovye-tendentsii-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-peshehodov> (дата обращения: 29.03.2018).

происшествий. Что касается городских условий, то пешеходные туннели имеют преимущества перед наземными переходами:

- в них меньше тратится человеческой энергии ввиду необходимости преодоления меньшей разницы уровней;
- не нарушается сложившаяся застройка;
- они не мешают обзору водителей транспортных средств и не снижают скорости транспорта, переход людей осуществляется с большей безопасностью и в закрытом сооружении, что особенно существенно при долгой и снежной зиме и в дождливое время года и т. д.

Пешеходные подземные переходы (особенно простой композиции) не всегда привлекают людей из-за неприятного ощущения подземелья. Нередко люди отдают предпочтение риску, связанному с пересечением проезжей части улиц. Поэтому очень важно, чтобы архитекторы и дизайнеры сосредоточили свое внимание на поисках удачного решения освещения и цвета подземных переходов, а также необходимо оборудовать каждый подземный переход камерой видеонаблюдения для контроля за общественным порядком. Мною было проведено научное исследование в рамках дипломной работы, посвященное проблеме обеспечения безопасности пешеходов посредством разработанной анкеты. В социальном опросе участвовали действующие сотрудники ГИБДД в возрасте от 18-28 лет, мужского пола, стаж службы от 1 года до 5 лет.

В ходе анкетирования было выявлено следующее:

- 1) 95% опрошенных считают, что ситуация с дорожно-транспортными происшествиями в РФ, а также Челябинской области на данный момент остается сложной;
- 2) 90% опрошенных считают, что было бы целесообразно использовать опыт зарубежных стран в сфере БДД;
- 3) 98% опрошенных считают, что обозначение пешеходных переходов светодиодной подсветкой с проецированием на зебру в темное

время суток является эффективной мерой предупреждения наездов ТС на пешехода;

4) 99% опрошенных считают, что строительство дополнительных пешеходных мостов на трассах и туннелей в городских условиях способствует минимизации ДТП с пешеходами;

5) 75% процентов опрошенных считают, что ситуацию с ДТП значительно улучшило бы создание нового предупреждающего дорожного знака, принцип действия которого описан мною выше.

Основываясь на анализе опыта зарубежных стран, судебной практике по ДТП в РФ и Челябинской области и на моем проведенном анкетировании, можно сделать вывод, что названные предложения по предупреждению травматизма и смертности среди пешеходов при их реализации однозначно являются действенными средствами и могут решить проблему участившихся наездов на пешеходов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасность дорожного движения – это состояние данного процесса, которое отражает степень защиты его участников от дорожно-транспортного происшествия и его последствия. Обеспечивать безопасность дорожного движения – значит своими действиями предупреждать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижать тяжесть их последствия.

Обеспечение безопасности дорожного движения – одно из направлений деятельности Полиции. Здесь задействован административный регламент МВД России по исполнению государственных функций по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требования в области обеспечения безопасности дорожного движения, которым устанавливается порядок действий сотрудника органа внутренних дел, которые связаны с практическим воплощением названной функции государственной политики.

Результат исполнения функции государства по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения – это необходимый уровень обеспечения безопасности дорожного движения, наиболее эффективное предупреждение ДТП, нарушения ПДД и обеспечение бесперебойности движения автомобилей.

Законодательные нормативные акты говорят нам, что основным предназначением Государственной инспекции безопасности дорожного движения является обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества гражданина, защиты его прав и законных интересов, а также интересов общества и государства посредством максимального предупреждения дорожно-транспортного происшествия, снижения уровня тяжести их последствий.

Подразделения ГИБДД МВД России, взаимодействуя с иными

органами государственной власти и управления, опираются на, имеющиеся в их распоряжении, формы и методы деятельности, реализуют регистрацию транспортного средства, прием квалификационного экзамена и выдачу водительского удостоверения; контроль за исполнением юридическим, должностным лицом установленных для него правил и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; осуществляют дознание по делам, относящимся к сфере нарушения эксплуатационных правил транспортного средства, учитывают показатели БДД; целенаправленно проводят агитационно-пропагандистскую политику и т.д.; осуществляют действия административно-юрисдикционной направленности по отношению к юридическим, должностным лицам, при их практической деятельности, которая связана с эксплуатацией транспортного средства, а также в отношении непосредственного участника дорожного движения.

Аварийное состояние дорожного движения в Российской Федерации, ее высочайший уровень, который связан с несоблюдением правил дорожного движения, как со стороны пешехода, так и водителя, «неважное» качество подготовки будущего водителя, недостаточно обустройство пешеходных зон, слабое информирование населения по поводу дорожно-транспортных происшествий и их предупреждения – всё это указывает на необходимость дальнейшего совершенствования области обеспечения безопасности дорожного движения.

Наиболее распространенное дорожно-транспортное происшествие – наезд на пешехода. И дело не только в проблемах, затронутых в данной работе.

Следует подчеркнуть, что принятые в Российской Федерации меры, направленные на обеспечение качественной составляющей подготовки распространены на будущего водителя, и, в результате, остаются «без внимания» те, кто уже долгое время является участником дорожного движения в качестве водителя. Недостаточность знаний водителя относительно правил дорожного движения связана, как правило, с

неполноценной подготовкой, малочисленной практикой вождения и объективно меняющейся законодательной базой. Имеет место быть осуществление проверки правил дорожного движения, применяемую в виде административного наказания, что позволило бы задействовать «опытную» категорию водителей ТС.

Тяжелую ситуацию с наездами на пешеходов подтвердили действующие сотрудники ГИБДД, участвовавшие в проведенном мною анкетировании.

Таким образом, ситуация изменится в лучшую сторону, если принять следующие меры:

- обозначить пешеходные переходы светодиодной подсветкой с проецированием на зебру в темное время суток;

- разработать новый предупреждающий дорожный знак, который будет уведомлять водителя, приближающегося к пешеходному переходу о том, что в данный момент пешеход переходит проезжую часть;

- построить пешеходные мосты, которые обеспечат безопасность дорожного движения и перемещение пешеходов с одной стороны дороги на противоположную на трассах и сельских участках местности, а также пешеходные туннели в городских условиях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 30.10.2017) // Российская газета, № 256, 31 декабря 2001 года.

2. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 13.02.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 23.11.1993; Российская газета. 06.02.2013.

3. Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508 (ред. от 02.02.2000) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // Российская газета. 22.05.1997; Собрание законодательства РФ. 2000. № 6. Ст. 776.

4. Постановление Правительства РФ от 06.08.1998 № 894 «Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации» // Российская газета. 25.08.1998.

5. Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. 26.10.2004.

6. Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 (ред. от 22.11.2012) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»» // Собрание законодательства РФ. 2006. № 9. Ст. 1020; 2012. № 48. Ст. 6710.

7. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23.08.2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента

исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 7, ст. 900. № 27, ст. 3880, № 50, ст. 7352.

8. Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995-р (ред. от 27.10.2012) «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.

9. Уголовный Кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018, с изм. от 25.04.2018) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25, ст. 2954.

10. Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 02.03.2018) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собрание законодательства РФ. 1998. № 25. Ст. 2897; 2011. № 44. Ст. 6240.

11. Указ Президента РФ от 01.03.2011 № 250 (ред. от 07.12.2016) «Вопросы организации полиции» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 10. Ст. 1336.

12. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 2013. № 17. Ст. 2032.

13. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900; Российская газета. 10.04.2013.

14. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 25.09.2017) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев

транспортных средств»// Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

II КНИГИ, МОНОГРАФИИ, УЧЕБНИКИ, УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

15. Агапов, А. Б. Административное право: учебник. – 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 937 с.

16. Бершадский, В. Ф. Основы управления механическими транспортными средствами и безопасность движения. – М.: Амалфея, 2016. – 458 с.

17. Беженцев, А.А. Безопасность дорожного движения. Учебное пособие. – М.: Вузовский учебник, Инфра-М.: 2016. – 272 с.

18. Блинкин, М.Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институты. – М.: ИД ВШЭ, 2015. – 240 с.

19. Волков, В.С. Основы расчета систем автомобилей, обеспечивающих безопасность движения: Учебное пособие. – СПб.: Лань, 2015. – 144 с.

20. Громаковский, А.А. Правила дорожного движения 2016 с примерами и комментариями. – М.: Эксмо, 2016. – 208 с.

21. Грачев, А. С. «Пособие» для инспектора ГИБДД. Как грамотно "обуть" водителя на дороге. – М.: Мир автокниг, 2016. – 291 с.

22. Демидов, Ю.Н., Костенников М.В., Куракин А.В. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть 1. Общая часть: Учебник. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2016. – 285 с.

23. Зубач, А. В. Административная деятельность органов внутренних дел в вопросах и ответах: моногр. – М.: МосУ МВД России, Щит – М, 2016. – 352 с.

24. Зиманов, Л. Л. Организация государственного учета и контроля технического состояния автомобилей. – М.: Academia, 2017. – 128 с.

25. Конин, Н. М. Административное право: учебник. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 574 с.
26. Копытов, Ю.А. Административное право: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 649 с.
27. Кашкина, Е.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и проблемы его реализации // Административное и муниципальное право. – 2015. № 7. – 34 с.
28. Крулев, Г.И. Безопасность движения и техника безопасности на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 2016. – 168 с.
29. Канджакулян, К.М., Заграбян Г.М. Административное правонарушение: общественная вредность или общественная опасность: вопросы соотношения // Административное право и процесс. – 2014 – № 7. – 48 с.
30. Майоров, В. И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. – № 2 (31). – 109 с.
31. Майоров, В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы: учебник [Текст]. – М.: Юрлитинформ, 2015. – 321 с.
32. Миронов, А.Н. Административное право: учебник. – Москва: Форум: Инфра – М 2015. – 319 с.
33. Майборода, О. В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. Учебник водителя транспортных средств категорий С, D, E. – М.: Академия, 2016. – 256 с.
34. Олейник, В. И. Внутриорганизационная деятельность ОВД в сфере борьбы с административными правонарушениями// Административное право и процесс. – 2016. – № 5. – 39 с.
35. Панкова, О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения. – М.: Статут, 2016. – 600 с.

36. Попугаев, Ю.И. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции в Российской Федерации// Административное право и процесс. 2016.– № 3. – 34 с.

37. Попова, Л. Л. Административное право : учебник. – М.: Норма, 2016. – 297 с.

38. Сокол, П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. – М.: Деловой двор, 2015. – 168 с.

39. Савельев, В.И. Административное право РФ [Текст]. – М.: МиЭСЮН, 2016. – 652 с.

40. Шевцов, А. В. Особенности полномочий органов внутренних дел по реализации регионального законодательства об административной ответственности //Российский следователь. – 2015. – № 4. – 23 с.

41. Яхьяев, Н. Я. Безопасность транспортных средств. – М.: Academia, 2015. – 432 с.

42. Яркова, В.В. Административное судопроизводство: Практикум: Учебное пособие – М.: Статут, 2016.– 268 с.

III СТАТЬИ И ПУБЛИКАЦИИ

43. Потапенкова, И.В. Вопросы административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности [Текст]// Вестник Московского университета МВД России. – М.,2013. – № 11. – С. 170-174.

44. Костенников, М.В., Марина, М.П. К вопросу об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности [Текст] //Сборник «Управление деятельностью по обеспечению БДД». – М.: 2017. – № 15. – С. 180-186.

45. Прохоров, Л.А. , Прохорова, М.Л. Безопасность дорожного движения в оценке Совета Безопасности РФ: Актуальные проблемы правового регулирования и правоприменительной практики [Текст]// Вестник КСЭИ.– Краснодар,2014. – № 2. – С. 159-165.

46. Ляшенко, Е.А. Становление административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения[Текст]// Наука и практика. – Орел,2014. – № 1. – С. 86-89.

47. Назаров, В.И., Майоров В.И. Целевые федеральные и региональные программы по обеспечению безопасности в дорожном движении [Текст]//Вестник Уральского финансово-юридического института.– Екатеринбург,2015. – № 1. – С. 32-37.

IV ДИССЕРТАЦИИ И АВТОРЕФЕРАТЫ ДИССЕРТАЦИЙ

48. Акулкина, О.А. Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст]. – М.: 2014.– 168 с.

49. Домрачев, Д.Г. Дорожный надзор государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст]. – М.: 2016.– 123 с.

50. Михайловский, И.Г. Административная правосубъектность Государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст]. – Хабаровск, 2015.– 148 с.

51. Нагорнов, Д.С. Административные наказания в административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст]. – Ростов-на-Дону, 2014. – 201 с.

52. Сергеев, С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст]. – М.: 2013. – 195 с.

53. Чернышев, С.П. Административно-правовое регулирование ресурсного обеспечения Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД по субъекту Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук [Текст]. – М.: 2014. – 176 с.

У ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЫСШИХ СУДЕБНЫХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ

54. Постановление Центрального районного суда г.Челябинска от 19.02.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/>

55. Постановление Тракторозаводского районного суда г.Челябинска от 20.05.2018 № 5-27/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/>

56. Постановление Ленинского районного суда г.Челябинска от 19.02.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/>

57. Постановление Курчатовского районного суда г.Челябинска от 15.05.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/>

58. Постановление Центрального районного суда г.Челябинска от 13.01.2018 № 5-160/2017/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/wDy9gf2eXGV5/>

VI ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕСУРСЫ

59. Абрамов, К.В. Безопасность на дорогах: оценка россиян [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://wsciom.ru/>

60. Булавкин, А.А. Проблемные вопросы совершенствования государственного регулирования в области безопасности дорожного движения // Научно-методический электронный журнал «Концепт» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://e-koncept.ru/>

61. Выступление Президента России В. В. Путина на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации 4 марта 2015г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.kremlin.ru/news/47776>

62. Доклад «Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации» [Электронный ресурс]: институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://archive.government.ru/media/2013/3/29/55579/file/economy.pdf>

63. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/ru

64. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf

65. Меры, предпринимаемые в разных странах для обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/211/23880>

66. Мировые тенденции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения пешеходов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovye-tendentsii-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-peshehodov>

67. Официальные сетевые ресурсы Президента России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/news/17461>

68. Официальный Сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/>

69. Сидоров, Э.Т., Тарасов А.Ю. – О результатах анализа ряда положений административного регламента по надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства

[Электронный ресурс]. Режим доступа: http://nbpublish.com/library_read_article.php?id=25324

Анкета

Проблема обеспечения безопасности пешехода"

Уважаемые респонденты, прошу Вас принять участие в социологическом опросе на тему: "Проблема обеспечения безопасности пешехода". Опрос проводится студентом кафедры "Правоохранительной деятельности и национальной безопасности" Юридического института Южно-Уральского государственного университета.

Цель анкетирования –выяснить мнение граждан и действующих сотрудников ОВД об актуальной проблеме наездов на пешеходов в условиях дорожного движения. Ответы носят анонимный характер. Спасибо за участие.

1. Укажите ваш возраст

- 16-20
- 20-28
- 30-40
- >40

2. Укажите ваш пол

- Мужской
- Женский

3. Стаж службы (Если сотрудник)

- 1-5
- 5-10
- 10-15
- >15

Другое:

4. Как часто Вы становитесь свидетелем нарушений ПДД в отношении пешехода?

- Постоянно
- Часто
- Редко
- Несколько раз
- Не был очевидцем

Другое:

5. По Вашему мнению, что способствует нарушению ПДД пешеходами?

- Правовой нигилизм
- Отсутствие необходимого количества знаков и зебр
- Недостаток пешеходных мостов и туннелей
- Состояние алкогольного или наркотического опьянения
- Менталитет

Другое:

6. Эффективны ли меры безопасности дорожного движения, существующие на данный момент?

- Да
- Скорее да
- Затрудняюсь ответить
- Скорее нет

Вариант 5

Другое:

7. Как Вы считаете, почему участились случаи наездов ТС на пешехода?

- Невнимательность водителей ТС
- Нарушение ПДД со стороны водителей ТС
- Плохая дорожная инфраструктура
- Неправильная точка зрения по поводу приоритета пешехода и

водителя

- Большинство случаев носят случайный характер

Другое:

8. Как Вы оцениваете ситуацию с дорожно-транспортными происшествиями в Челябинской области?

- Сложная
- Скорее сложная
- Удовлетворительная
- Скорее удовлетворительная
- Затрудняюсь с ответом

Другое:

9. Виновата ли слабая правовая культура в ДТП с пешеходами?

- Да
- Скорее да
- Затрудняюсь ответить
- Скорее нет
- Нет

Другое:

10. Были ли Вы когда-нибудь участником ДТП в роли пешехода?

- Да
- Нет

Другое:

11. По Вашему мнению, мы могли бы использовать опыт зарубежных стран в сфере БДД?

- Да
- Скорее да
- Нет
- Скорее нет
- Затрудняюсь ответить

Другое:

12. Обозначение пешеходных переходов светодиодной подсветкой с проецированием на зебру в темное время суток является эффективной мерой предупреждения наездов на пешехода?

- Да
- Скорее да
- Нет
- Скорее нет
- Затрудняюсь ответить

13. Как Вы думаете, строительство дополнительных пешеходных мостов на трассах и туннелей в городских условиях способствует минимизации ДТП с пешеходами?

- Да
- Скорее да
- Нет
- Скорее нет
- Затрудняюсь ответить

14. Как Вы считаете, ситуацию улучшило бы создание нового предупреждающего дорожного знака?

- Да
- Скорее да
- Нет
- Скорее нет
- Затрудняюсь ответить

15. Как Вы считаете, в действующем законодательстве санкция за вред, причиненный наездом ТС на пешехода соответствует принципу справедливости и гуманизма?

- Да
- Скорее да
- Нет
- Скорее нет

Другое:

16. Ваши рекомендации и пожелания другим пешеходам

Отметьте все подходящие варианты.

- быть внимательными на дорогах
- не нарушать правила дорожного движения
- пешеход не должен быть не в трезвом состоянии

помнить о том, что за рулем много неопытных и недобросовестных

не отвлекайте водителей

быть предельно осторожным при переходе улицы с детьми

быть вежливыми, дисциплинированными и ответственными