

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Федеральное государственное казенное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«ОРЛОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ  
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ**

Орел  
ОрЮИ МВД России  
2012

УДК 351.81  
ББК 67.99(2)116.1  
О – 64

**Рецензенты:**

- **В.С. Болотин**, к.ю.н., доцент

доцент кафедры административного и финансового права Орловского филиала РАНХиГС при Президенте РФ;

- **Н.И. Головкин**,

Заместитель начальника, начальник отдела ОД ДПС, розыска и ИАЗ УГИБДД УМВД России по Орловской области, полковник полиции.

О – 64      **Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения:** учебное пособие / Д.Л. Проказин, О.Е. Губенков, О.В. Зиборов, Е.А. Ляшенко, Е.Н. Ноговицина – Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2012. – 181 с.

В данном учебном пособии представлены основные направления организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, а также роль данной деятельности в системе мер обеспечения безопасности дорожного движения.

Учебное пособие предназначено для курсантов, слушателей, студентов и преподавателей, рассчитано на помощь не только в самостоятельном изучении обучающимися данного вопроса, но и в преподавании ряда дисциплин.

*Пособие обсуждено и одобрено на заседании кафедры организации деятельности ГИБДД «16» мая 2012 г. (протокол № 10).*

УДК 351.81  
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России, 2012

## **Раздел 1. Организационно-структурное построение ГИБДД МВД России**

### **§1. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения**

Обстановка на дорогах России и всего мира представляет реальную опасность демографии и национальной безопасности многих государств. Из-за масштабов наносимого вреда аварийность отнесена ООН к основным угрозам современности<sup>1</sup>.

Ежегодно в дорожных происшествиях погибает до 1 тысячи детей и около 25 тысяч получают различные ранения. Эта печальная статистика означает, что больше уже никогда не прозвонит звонок для ребят целой школы. По сути, на дорогах России ежегодно гибнет и получает увечье количество граждан, соизмеримое с населением крупного областного центра.

Реализация принятой Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 -2012 годах», дало положительный результат в обеспечении безопасности участников дорожного движения, сокращено число пострадавших граждан в ДТП.

Бесспорно, аварийность связана со многими объективными факторами: ростом автомобилизации населения, нарастающей диспропорцией между количеством транспортных средств и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, улучшением скоростных качеств автомобилей. Однако основной причиной является крайне низкая дисциплина, как водителей, так и пешеходов.

Больше половины всех происшествий происходит вследствие управления транспортом в нетрезвом состоянии, превышения скорости, езды по полосе встречного движения.

Нельзя рассчитывать на изменение обстановки к лучшему без решительного укрепления правопорядка на дорогах России.

Доминирующая роль в этом отведена сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения - единственному органу, на который возложены функции профилактики, выработки и реализации государственной политики в сфере безопасности дорожного движения.

### **Общие положения, характеризующие систему обеспечения безопасности дорожного движения и место ГИБДД в этой системе**

#### **Структура и состояние государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения**

Из анализа зарубежного и отечественного опыта, следует, что эффективная реализация любых правовых, экономических, организационно-тактических решений проблем безопасности дорожного движения (далее БДД) возможна только в том случае, если она сопровождается соответствующим механизмом государственного регулирования и надведомственного контроля. Все известные на сегодня попытки «сквозного» решения данной проблемы лишь силами каких-либо специализированных органов отраслевой и межотраслевой компетенции приводили к созданию громоздкого и дорогостоящего аппарата, неизбежно теряющего связь с реальными процессами дорожного движения и неспособного обеспечить комплексное решение задач, связанных с организацией и безопасностью дорожного движения, поскольку множество прогрессивных, на

---

<sup>1</sup> Обращение Министра внутренних дел Российской Федерации к сотрудникам Госавтоинспекции МВД России.

первый взгляд, предложений в этой области далеко не всегда оказывалось таковым, более того, давало противоположный эффект.

Современные концепции обеспечения БДД предусматривают использование возможностей организованного взаимодействия министерств, ведомств, учреждений, транспортных фирм, правоохранительных, природоохранных, медицинских, образовательных органов, общественных организаций, а также других юридических и физических лиц, связанных с производством, эксплуатацией, техническим обслуживанием ТС и ДИ, подготовкой водителей, поддержанием их необходимых профессиональных, психофизиологических качеств.

Согласно закону Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» под обеспечением безопасности дорожного движения понимается деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий<sup>2</sup>.

Путь к повышению эффективности системы БДД лежит через развитие ее способности справляться с парадоксами, обусловленными конфликтами целей и задач. Для реального действия системы БДД требуется жесткий порядок в работе соответствующего государственного аппарата. Для совершенствования механизмов обеспечения работы данной системы требуется уточнить обязанности, произвести распределение компетенции между управленческими структурами, причастными к решению данной проблемы, и определить методы их деятельности в соответствии с объективными потребностями общества на основе детальных научных исследований.

По сложившейся в мире практике для решения этой задачи создаются государственные системы БДД во главе с соответствующими правительственными и муниципальными органами, на которые ложится основная нагрузка по совершенствованию дорожного движения, обеспечению безопасности ТС, подготовке участников дорожного движения и правовому регулированию данной сферы.

В России так же сформирована Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения<sup>3</sup> в состав которой вошли представители Минтранса, Министерство информационных технологий и связи, Министерство промышленности и энергетики, МВД, Министр Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, МО, МПС, Министерство здравоохранения и социального развития, и других федеральных органов.

Указанная комиссия занимает главенствующее положение в иерархии управления сферой, определенной Федеральным законом «О безопасности дорожного движения». На нее возлагается разработка и корректировка выполнения программ и целевых мероприятий по предупреждению ДТА, включающих комплекс экономических, технических, медицинских, воспитательных и правовых мер предупреждения ДТА, а также координация усилий министерств, ведомств, других федеральных и региональных органов исполнительной власти РФ по выполнению данных программ. Аналогичные по функциям комиссии созданы при администрациях регионов России.

Сравнительный анализ построения систем БДД в России и развитых странах свидетельствует об искусственном подавлении в отечественной практике многих государственных функций, обеспечивающих безопасность транспортного комплекса. В этом смысле мы разделяем позицию исследователей, утверждающих, что на данном историческом этапе многие трудности экономики определяются определенной анархичностью сферы управления.

---

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Федеральный Закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ.

<sup>3</sup> О правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 25.04.2006 г. № 237

Отстаивая те или иные решения по проблемам БДД, отечественные законодатели и управленцы обычно не принимают во внимание тот факт, что в большинстве развитых стран транспортные системы и системы обеспечения их безопасности действуют, прежде всего, на основе мощных государственных структур. Например, в США около 40 % всего трудоспособного населения занято в государственном секторе (федеральные автомобильные дороги, дорожно-коммунальное хозяйство, транспортные сети, вся сфера социальной помощи, государственные учреждения образования, здравоохранения, полиция и т. д.), причем уровень приватизации сферы обеспечения БДД в этой стране практически ничтожен.

В сложившейся ситуации, напротив, необходимо заняться не формальным изучением, а поэтапной реализацией мирового опыта организации жизнеобеспечения, в том числе ее транспортными аспектами, которые в настоящее время нередко игнорируются в угоду «простым» и «очевидным» решениям, которые рано или поздно пересматриваются в пользу мер, уже прошедших всестороннюю апробацию в мире, тем более что «наши органы до сих пор не имеют современной теоретико-методологической доктрины, которая позволила бы разработать стратегию и тактику правовой деятельности на обозримый период».

Начавшаяся в 90-х гг. XX в. глобализация, а также сопровождающие ее либерализация и новые информационные технологии развиваются такими темпами, о которых эксперты не могли предположить всего лишь 5-7 лет назад. В настоящее время практически ежедневно можно получить доказательства не подвластности хозяйственных отношений и даже общественных систем каким-либо искусственно созданным барьерам.

Характерной особенностью России является то, что в общем балансе трудоемкости распорядительно-регулирующих, контрольно-надзорных и правоохранительных операций, выполняемых в сфере дорожного движения, свыше 95 % приходится на ГИБДД, что позволяет говорить о наличии у нее определенной предметно-функциональной монополии. Кроме того, она, как отраслевая служба полиции, активно привлекается к охране общественного порядка и борьбе с преступностью. При этом широта и разноплановость ее функций не имеют аналогов среди отечественных и зарубежных органов внутренних дел.

Для их выполнения в состав ГИБДД включены специализированные службы, такие, как технический надзор, дорожная инспекция и организация движения, регистрационно-экзаменационное подразделение, подразделение информационного обеспечения, дорожно-патрульная служба и другие, что дает основания рассматривать данную инспекцию в виде особой системы, выделенной из многоступенчатой иерархии систем более высокого уровня (системы дорожного движения в целом, системы охраны общественного порядка и безопасности, системы обеспечения БДД и системы государственного управления).

Примечательно, что в большинстве европейских стран органы, занимающиеся приемом экзаменов у кандидатов в водители и выдачей им водительских удостоверений, регистрацией ТС, организацией дорожного движения, проведением периодического технического осмотра ТС, никогда не включались в состав полиции, поскольку их основная деятельность практически не связана с необходимостью применения каких-либо «силовых» методов воздействия на объекты контроля.

### **Роль и задачи подразделений ДПС в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения**

Для современной России характерны высокий уровень ДТА, понижение профессиональной и правовой культуры участников дорожного движения и должностных лиц, занятых обеспечением транспортного процесса, развитие нелегального автомобильного

бизнеса, сопровождающегося кражами ТС, нападениями на водителей и пассажиров автотранспорта, хищениями перевозимых грузов, а также другими преступлениями, связанными с использованием ТС, отличающимися повышенной латентностью.

По мнению большинства отечественных и иностранных экспертов, важнейшая роль в предупреждении и пресечении подобных деяний принадлежит подразделениям ДПС и дорожной полиции, поскольку данные службы представляют собой практически единственные элементы системы БДД, непосредственно включенные в наиболее продолжительную, относительно криминогенную и, по существу, определяющую стадию транспортного процесса - дорожное движение. Причем уровень организации и качества их работы все более приобретает значение самостоятельного фактора обеспечения общественной безопасности, поскольку большинство ДТП прямо или косвенно связано с грубыми нарушениями нормативов, действующих в сфере обеспечения БДД водителями ТС и пешеходами.

Практика контроля дорожного движения и результаты экспериментов, в ходе которых предпринималось локальное увеличение численности постов ДПС в 2-4 раза, перевод большинства из них в режим «свободного поиска», и формирование нарядов преимущественно за счет приданных сил и сотрудников, никогда ранее не проживавших и не работавших в данной местности, показывают, что патрулирование улично-дорожной сети с активным вмешательством в правонарушения позволяет уменьшить ДТА до 50 %. Этот вывод подтверждается исследованиями, проводившимися в Дании, Швеции, США, Израиле. Особенно наглядно это проявляется в очагах аварийности, где обеспечивается постоянное или регулярное наблюдение за действиями участников дорожного движения.

Деятельность ДПС как элемента подсистемы контроля, в известном смысле, носит двойственный характер. В ней отражаются, с одной стороны, технологические, информационные и организационные процессы дорожного движения и подсистем его обеспечения, с другой - широкие социальные связи, характер которых определяется уровнем квалификации и способностями работников, их отношением к своей деятельности и стилем руководства ими.

Относительно высокий уровень контактов сотрудников ДПС с участниками дорожного движения приобретает значение фактора, во многом определяющего взаимоотношения органов внутренних дел с населением, а любая издержка в этом случае негативно отражается на престиже не только ГИБДД и полиции в целом, но и государства, поскольку для многих людей именно инспекторы ДПС является зримым воплощением государственности. Сильное административно-правовое давление ДПС вызывает у граждан активное неприятие, стремление к противодействию или сугубо формальному исполнению предъявляемых к ним требований, порождает большое количество жалоб и непрекращающийся поток критики в СМИ.

В данном случае мы имеем дело с псевдоэффективностью службы, когда общие направления ее предметной деятельности в целом соответствуют потребностям обеспечения общественной безопасности, но реализуются посредством несовершенных форм и методов правоохранительной деятельности.

С точки зрения проведения сравнительного анализа различных схем контроля, наиболее привлекательной страной являются США, на территории которых можно найти сотни организационно-структурных и функциональных комбинаций построения полицейских органов, а также беспрецедентное разнообразие правового регулирования и тактики действий личного состава, вплоть до выполнения таких потенциально опасных и предельно унифицированных в большинстве правоохранительных органов мира действий, как применение огнестрельного оружия. При этом практически повсеместно здесь существует так называемая полиция штатов - правоохранительная структура,

спектр функций, организация и тактика работы которой в значительной степени соответствуют строевым подразделениям ДПС ГИБДД МВД России.

Вплоть до начала 90-х гг. XX в. в большинстве развитых стран вмешательство полиции в дорожное движение воспринималось в целом в виде неизбежного зла, вынужденная и нежелательная мера как для населения, так и для самой полиции, главная задача которой сводилась к борьбе с преступностью.

В России при решении проблемы обеспечения БДД федеральные и региональные органы власти ориентируются преимущественно на использование административно-правовых способов воздействия, что выражается в гипертрофии ДПС - «силового» элемента вышеуказанной системы. Ни одна другая страна Европы не имеет таких высоких показателей численности сотрудников дорожной полиции по отношению к количеству эксплуатирующихся ТС, и нигде их контрольно-надзорная и административно-юрисдикционная деятельность не достигает столь гигантских объемов.

Несомненно, что обеспечение БДД - это прежде всего борьба с дорожно-транспортным травматизмом, преступными посягательствами на водителей ТС, а также иными правонарушениями и преступлениями с использованием ТС<sup>4</sup>, и эти цели нельзя полностью нивелировать с другими, такими, как сокращение транспортных издержек, обеспечение чистоты окружающей среды, и т. и. Тем не менее, как представляется, этот моральный постулат можно и должно перевести в определенную экономическую форму, несмотря на распространенность представлений о том, что «трудно найти денежный эквивалент таким социальным ценностям, как человеческая жизнь».

Материалы исследований зависимости уровня контрольно-надзорной деятельности в дорожном движении и достигаемого при этом профилактического эффекта показывают, что она носит нелинейный характер. Опрос участников дорожного движения и анализ правоприменительной деятельности подразделений ДПС (полиции) в местах проведения вышеуказанных экспериментов показывает, что участники дорожного движения начинают ощущать повышение вероятности задержания в случае совершения ими правонарушений при увеличении интенсивности контроля в несколько раз. Причем, для получения устойчивого положительного результата применение данной меры должно быть постоянным и не ограничиваться только явно выраженными зонами концентрации ДТП и преступных посягательств на участников дорожного движения, поскольку здесь возможно проявление «миграции» очагов ДТП и других факторов, не связанных с деятельностью правоохранительных органов.

Очевидно, что выполнение этих условий требует многократного расширения и без того относительно большой ресурсной базы ДПС. Это объективно невозможно при сложившихся темпах автомобилизации, когда автомобиль фактически превратился в неперенный атрибут жизнеобеспечения большинства людей наряду с одеждой, обувью и другими предметами, постоянно находящимися при них на работе в бытовой сфере, на отдыхе, в том числе в процессе совершения ими правонарушений и преступлений. В такой ситуации нельзя согласиться с жесткими ограничениями соответствующей контрольно-надзорной компетенции других служб полиции, которые формально допускаются к выполнению функций по обеспечению БДД исключительно в период проведения специальных операций или совместно с сотрудниками ГИБДД, что не позволяет им реализовать немалый потенциал в борьбе с преступностью и искусственно отдалает их от участия в решении одной из важнейших проблем социума.

К выполнению контрольно-надзорных действий на автомобильных дорогах применительно к задачам «первого приближения» должны привлекаться участковые

---

<sup>4</sup> Доля преступлений и правонарушений, совершаемых с использованием ТС, составляет в регионах России от 30 % до 70 %.

уполномоченные полиции, сотрудники ППС, работники иных служб и криминальной полиции, представители ВАИ и общественных формирований. Со своей стороны, ДПС, как наиболее мобильная и многочисленная служба органов внутренних дел, обязана участвовать в охране общественного порядка и борьбе с преступностью. Данное обстоятельство обуславливает применимость термина «дорожно-патрульная служба» не только для обозначения организационно оформленных специализированных подразделений ГИБДД, но и для обобщенного выражения определенного набора правоохранительных функций в сфере обеспечения БДД, рассматриваемого в качестве обязательно для системы обеспечения общественной безопасности во всех странах мира.

Представляется, что привлечение указанных служб и формирований к выполнению контрольно-надзорных функций в сфере дорожного движения не потребует больших затрат на соответствующую подготовку их личного состава, поскольку:

1) свыше 75 % объема административной практики ГИБДД составляют материалы об элементарных (с точки зрения выявления, правовой квалификации и процессуального оформления) правонарушениях, для выявления и пресечения которых требуются только знания основных положений ПДД и мер безопасности при производстве остановки ТС на улично-дорожной сети ПДД - относительно лаконичный документ, рассчитанный на усвоение любым человеком за относительно непродолжительное время, тем более, что большинство сотрудников органов внутренних дел в настоящее время имеют водительское удостоверение;

2) в десятках стран мира будущие водители, в том числе полицейские, изучают ПДД самостоятельно;

3) распространенные среди сотрудников аппаратов ГИБДД утверждения о специфичности и сложности административного производства по делам об административных нарушениях ПДД - ложный стереотип, выросший на примате ведомственных инструкций и указаний по данному вопросу, а также практически полном ограничении юрисдикции других служб полиции в данной сфере деятельности.

Стремление к монополизации правоохранительных функций ГИБДД в дорожном движении впервые стало проявляться в конце 70-х гг. XX в., когда повсеместно получила распространение организация службы органов внутренних дел по системе «единой дислокации постов и маршрутов патрулирования» и многократно возросла выявляемость нарушений правил дорожного движения личным составом ППС, участковыми уполномоченными и другими сотрудниками полиции. Это приводило к перегрузке аппаратов административной практики подразделений ДПС и территориальных отделений ГАИ органов внутренних дел материалами относительно невысокого качества, принятие мер по которым было сопряжено с необходимостью их существенной доработки и проведением дополнительных проверок, при том, что данная работа не шла в актив ГАИ. Кроме того, активизация деятельности полиции в данном направлении сопровождалась ростом количества случаев неправомерного использования властных полномочий, включая вымогательство денег, автомобильного топлива и различных услуг от участников дорожного движения.

Анализ содержания деятельности подразделений ДПС показывает, что занятость проблемами предупреждения аварийности в этом случае не может служить достаточным оправданием низкой активности в данном направлении, поскольку между показателями, характеризующими уголовную преступность и ДТА, существуют устойчивые корреляционные связи как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Для иллюстрации глубокого и устойчивого размежевания отдельных служб органов внутренних дел можно привести множество примеров. Так, существенно снизилась результативность и приобрела спорадический характер соответствующая профилактическая работа участковых уполномоченных в борьбе с преступными посягатель-

ствами на ТС и с нарушениями ПДД, хотя за данной категорией сотрудников полиции в виде исключения сохранено право административно-юрисдикционной деятельности в сфере обеспечения БДД. Не дали положительных результатов эксперименты по организации совместного несения службы сотрудниками ДПС, ППС и других служб.

Практика убедительно свидетельствует, что любые концептуальные решения в сфере обеспечения БДД только тогда оказываются надежными ориентирами для достижения позитивных перемен, когда на деле выходят за пределы ведомственного видения проблемы. Для этого требуется приложение значительных усилий организационно-психологического плана по расширению сферы ответственности сотрудников, которые в процессе выполнения служебных обязанностей начинают общаться между собой через границы формальных функциональных рамок, что развивает новаторство и усиливает профилактический эффект их деятельности.

Результаты исследования организационно-функциональных связей правоохранительной и правоприменительной деятельности отечественных и зарубежных органов внутренних дел в сфере дорожного движения позволяют на основе принципов государственного управления оптимизировать круг функций, связанных с оперативной реализацией задачи контроля и регулирования транспортного процесса (за исключением его погрузо-разгрузочных составляющих), а также определить необходимую компетенцию, формы и методы работы специализированной службы, призванной выполнять данную задачу непосредственно в процессе дорожного движения.

При этом привлечение всех служб полиции к факультативному участию в пресечении элементарных нарушений ПДД, составляющих наиболее распространенную группу административно-правовых деликтов, позволит решить важнейшую проблему - сконцентрировать усилия подразделений ДПС на обеспечении бесперебойного дорожного движения, профилактике правонарушений, требующих глубокой профессиональной подготовки, применения особых тактических приемов, специальной техники и оборудования, а также на выполнении новых задач, полноценная реализация которых другими органами государственной системы обеспечения, БДД невозможна как в настоящее время, так и в ближайшей перспективе. В частности существуют немалые возможности по использованию потенциала ДПС в профилактике дорожно-транспортной аварийности, других преступлений и правонарушений, провоцируемых современными качествами основных элементов системы «водитель- автомобиль- дорога- среда», составляющих область функционирования данных подразделений и предопределяющих формы организации и методы их работы.

## **Проблемы технического обеспечения безопасности дорожного движения**

### **Проблемы обеспечения текущего контроля систем безопасности и эксплуатационных параметров транспортных средств**

Как было указано выше, роль системообразующего элемента в процессе дорожного движения принадлежит транспортному средству. Данный процесс возможен без участия водителя (например, в случаях, когда незаторможенный автомобиль самопроизвольно катится под воздействием силы земного тяготения), без дороги как таковой (ею может служить «любая полоса земли») и без иных составляющих системы ВАДС (окружающей среды, пешеходов, элементов ДИ и других внешних объектов), приобретающих системное качество только при наличии взаимодействующего с ними ТС. Социологические исследования транспортных потребностей населения, а также изучение мнения различных категорий водителей, пассажиров и владельцев автомобильного транспорта позволили определить приоритетные качества ТС, к которым большинство

респондентов отнесли высокую скорость передвижения, возможность перевозки груза большой массы и объема, экономичность и безопасность.

Очевидно, что в данном сочетании качеств заложено известное противоречие «скорость-опасность», на наличие которого указывали практически все ведущие исследователи проблематики БДД. Возрастание первых двух параметров увеличивает кинетическую энергию ТС и, следовательно, существенно затрудняет реализацию третьей и четвертой из указанных потребностей. Нельзя существенно уменьшить массу, а также уравнивать вес транспортных средств по всему их видовому и типологическому спектру без потери тех функциональных качеств, для которых они созданы<sup>5</sup>. Применительно к сложившейся за последние 100 лет дорожно-транспортной инфраструктуре, темпы роста которой почти на порядок отстают от темпов автомобилизации, можно с высокой долей вероятности утверждать, что скоростные и весовые характеристики перспективных моделей ТС весьма близки к своим предельным значениям и вряд ли будут существенно изменяться в ближайшие 10-15 лет. По данной причине ни один из множества имеющихся проектов так называемого безопасного автомобиля не может быть полноценным (рассеять кинетическую энергию движущегося ТС, компенсировать действие не переносимых человеком отрицательных ускорений, возникающих при столкновениях, и т. п.). Указанные обстоятельства определяют необходимость отнесения ТС, к источникам повышенной опасности массового распространения со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Что касается пассивной, активной и экологической безопасности ТС то при определении направлений совершенствования БДД следует исходить из того, что основу транспортного парка России составляют ТС, конструкция и технология изготовления которых по многим параметрам не отвечают современным требованиям.

Вследствие несовершенства механизма сертификации производственной деятельности не отличается высоким качеством и продукция предприятий, занимающихся так называемой «отверточной» сборкой ТС из импортных деталей и узлов. Среди ТС, подлежащих регистрации в ГИБДД, почти половина эксплуатируются свыше 10 лет, 14 % - 15 лет. Сотни тысяч из них подлежат списанию по износу, но продолжают использоваться. В целом по России более 60 % операций купли-продажи ТС связаны со старыми автомобилями. Положение усугубляется тем, что в течение последнего десятилетия потребности населения в автомобилях почти на 60 % удовлетворялись за счет импорта ТС, бывших в употреблении в среднем по 7-9 лет. Поддержание их необходимого технического состояния представляет серьезную проблему, прежде всего из-за сравнительно высокой стоимости запчастей и ремонтных работ, провоцирующих длительную эксплуатацию ТС при наличии неисправностей в системах безопасности. Поскольку, по имеющимся экспертным оценкам, рост численности автомобильного парка России в ближайшие годы будет продолжаться в основном по тем же каналам (отечественные автозаводы и рынки подержанных автомобилей иностранного производства), проблема обеспечения надлежащего технического состояния ТС приобретает все большую актуальность.

Изучение материалов уголовных дел, архивов экспертно-криминалистических учреждений и повторное исследование технического состояния 1200 ТС, имевших отношение к ДТП, дает основание полагать, что их дефекты могли иметь прямую или косвенную связь с наступившими вредными последствиями от 28 до 42 % случаев.

Неполный учет неисправностей ТС, участвовавших в ДТП, существенно искажает соответствующие статистические данные о причинах и условиях возникновения

---

<sup>5</sup> Из анализа статистических данных о ДТП следует, что водители и пассажиры малолитражных автомобилей при столкновении и опрокидываниях получают наиболее тяжелые травмы.

ДТА, создавая иллюзию относительной слабости проявления фактора технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта в общей картине аварийности.

### **Проблемы обеспечения безопасности основных элементов дорожно-транспортной инфраструктуры**

Помимо конструктивного исполнения и технического состояния ТС на обеспечении БДД существенно сказывается уровень развития и качества, автомобильных дорог, дорожных сооружений, средств регулирования, организации и обеспечения дорожного движения, совокупность которых принято называть дорожно-транспортной инфраструктурой (ДИ). По официальным сводкам ГУ ОБДД и Минтранса РФ, из-за неудовлетворительного состояния и недостатка элементов ДИ в течение последних пяти лет количество их колеблется в пределах 10 -15 % ДТП. Причем диапазон колебаний данного показателя в отдельных регионах России непропорционально велик.

Анализ материалов, полученных в ходе экспертных исследований, дает основания полагать, что несовершенство элементов ДД проявляется как прямая или косвенная причина не менее чем в 65 % ДТП, имевших место в России. Очевидно, что так же, как и в ситуации с оценкой влияния фактора технического состояния ТС, данные о взаимосвязи параметров ДД и ДТА по Российской Федерации не соответствуют действительности, поскольку формируются главным образом на основе результатов осмотра мест ДТП работниками ГИБДД, следователями, другими сотрудниками органов внутренних дел в присутствии участников ДТП, понятых и свидетелей, которые, как и большинство граждан России, не имеют необходимых знаний в данной области и настолько свыклись с плохими дорогами, отсутствием разметки, укрепленных обочин, дорожных ограждений, указателей и т. п., что не замечают или не воспринимают дефекты как нечто существенное. Кроме того, зачастую оценка дорожных условий на месте происшествия производится ими с учетом влияния ограниченного числа факторов, таких, как состояние и геометрические характеристики дорожного покрытия, наличие дорожных знаков и разметки, видимость проезжей части с точек зрения расположения участников инцидента и т. п., без учета реальных параметров транспортных и пешеходных потоков (плотности, интенсивности, скорости движения, состава), влияния природно-климатических явлений, имевших место в момент возникновения ДТП, и других внешних по отношению к управляемому ТС условий, в которых вынуждены были действовать участники дорожного движения.

Изучение технических параметров 136 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения показывает, что на 78 % их протяженности имеются дефекты, не допустимые с точки зрения действующих стандартов и правил. К числу наиболее распространенных условий, способствующих совершению ДТП, следует отнести: ограниченность ширины и изношенность проезжей части; низкие сцепные качества дорожных покрытий; наличие мостов с ограниченными шириной и грузоподъемностью, массовые нарушения установленного порядка содержания и обустройства дорог; отсутствие дорожной разметки; низкие эксплуатационные качества световозвращающих покрытий дорожной разметки, знаков и указателей; недолговечность ламп накаливания, используемых в светофорах; большое количество несанкционированных пересечений и съездов с автомобильных дорог; отсутствие элементов маршрутного ориентирования и укрепленных обочин, перегрузка дорог дорожными знаками (особенно запрещающими), а также сооружение более 60 % объектов придорожного сервиса без учета утвержденных правил.

Анализ материалов, составленных по фактам ДТП в 63 регионах России, дает основания констатировать распространенность таких явлений, как отсутствие необходимых знаков, размещение и комбинирование данных знаков без соответствующей ин-

женерно-психологической проработки особенностей их восприятия водителями движущихся транспортных средств, несоответствие знаков установленным стандартам или категории дороги и практически полное отсутствие мероприятий по редуцированию их количества. Данное обстоятельство затрудняет и нередко полностью исключает своевременное и правильное выполнение необходимых действий по обеспечению БДД участниками дорожного движения. В результате за счет непроизводительного перепробега ТС и возрастания плотности транспортных потоков увеличивается напряженность труда водителей, растет загрязнение окружающей среды, получает распространение такое явление, как «знаковый» нигилизм. Из опрошенных участников дорожного движения 45 % не воспринимают дорожные знаки как всегда оправданные и рациональные предписания, более 83 % не соблюдают требований данных знаков, если уверены в отсутствии контроля сотрудников ДПС.

Так, превышение установленной максимальной скорости движения и движение со скоростью, не соответствующей реальным дорожным и метеорологическим условиям, на протяжении десятилетий входит в разряд основных причин более 30 % всех ДТП с тяжкими последствиями. На каждые 16 км/ч увеличения скорости численность погибших и пострадавших возрастает примерно вдвое. Движение с высокими скоростями при неудовлетворительных дорожных условиях быстро утомляет водителей, поскольку вынуждает их многократно увеличивать число обгонов, маневров, ускорений, а также связанных с ними переключений передач и торможений. По этой причине практически на всех дорогах мира (за исключением некоторых автомагистралей ФРГ) максимальная скорость движения ТС ограничивается примерно в тех же пределах, какие установлены отечественными ПДД. Однако для России характерна высокая распространенность максимального снижения порога ограничений, предусмотренных для населенных пунктов и автомобильных дорог, что не только влечет существенные экономические потери, но и представляет опасность с точки зрения формирования водительской психологии.

Остро ощущается проблема разработки и внедрения современных стандартов обустройства ДИ, в частности средств организации дорожного движения, которые не соответствуют условиям современного многорядного движения. При этом на государственном уровне не проводится системных исследований по повышению эффективности технологий ОДД, отвечающих сложившимся условиям. Из сферы проектирования практически полностью исключены мероприятия по комплексной организации дорожного движения, затрагивающие дорожную сеть какой-либо территории в целом (в том числе внедрение адаптивного сетевого управления транспортными и пешеходными потоками с элементами реверсивного движения, маршрутного регулирования и т.п.).

Дефекты, такие как выбоины на дорогах, отсутствие укрепленных обочин и дорожных знаков, оказывают не только прямое, но и косвенное влияние на БДД, вызывая повышенную запыленность воздуха, увеличение плотности транспортных потоков; поломку деталей ТС, водители которых вынуждены производить длительные остановки и заниматься ремонтными работами непосредственно на проезжей части и обочинах дорог. Очевидно, что объемы капиталовложений в улично-дорожную сеть должны определяться, с одной стороны, потребностями в автомобильных перевозках и сокращении потерь от ДТП, а с другой - финансовыми возможностями государства.

Изучение материалов по фактам ДТП и административных нарушений в сфере обеспечения БДД, составленных сотрудниками подразделений ДПС и дорожной инспекции ГИБДД, показывает, что миллионы правонарушений на автомобильных дорогах можно ликвидировать исключительно за счет снятия технически и экономически неоправданных запретов. Ранжирование некоторых из них в качестве повода для «ус-

пешного» привлечения водителей соответствующих типов ТС к административной ответственности позволяет выделить среди них следующие:

1) ограничение скорости движения от 50 до 5 км/ч на участках автомобильных дорог, спроектированных для движения ТС с расчетной скоростью до 100 км/ч; запрещение въезда определенных категорий грузовых автомобилей в населенные пункты в местах, где отсутствуют охраняемые автостоянки и грузовые терминалы; запрещение левого поворота на перекрестках при отсутствии условий для безопасного и экономичного проезда ТС по маршруту, предусматривающему выполнение поворота направо; ограничения общей и осевой нагрузки мостов при полном отсутствии альтернативных маршрутов движения;

2) продолжительное использование дорожных знаков, потерявших свое значение после окончания ремонтно-строительных работ, ликвидации последствий аварий, неблагоприятных природно-климатических проявлений и т. п.;

3) несвоевременное устранение неисправностей средств организации дорожного движения и приборов уличного освещения;

4) отсутствие или неудовлетворительное состояние знаков маршрутного ориентирования;

5) установление нерациональных и безальтернативных маршрутов грузового и транзитного транспорта в населенных пунктах в качестве обязательных;

6) производство дорожно-ремонтных работ без надлежащей обстановки проезжей части дорожными знаками и приборами сигнализации.

Следует отметить, что процесс технического совершенствования конструктивных и эксплуатационных параметров элементов дорог еще в большей степени парадоксален с точки зрения обеспечения БДД, чем аналогичный процесс в области автомобилестроения. Так, появление на дороге ямочности вследствие разрушений дорожного покрытия обычно сопровождается снижением количества ДТП на 15-40 %, поскольку водители вынуждены уменьшать скорость движения и постоянно концентрировать внимание на оценке состояния проезжей части. А ввод в эксплуатацию высококачественных автомагистралей вместо ранее существовавших дорог всегда сопровождается ростом количества тяжелых ДТП, связанных с превышением установленной скорости движения, несоблюдением безопасных дистанции и интервалов. Множество правонарушений провоцируется некоторыми видами реконструкции проезжей части. Особенно опасна распространившаяся за последние годы практика асфальтирования обочин вплоть до бровки земляного полотна.

Несвоевременная фиксация дефектов и непринятие мер по восстановлению необходимых дорожных знаков, как правило, сопровождаются наиболее тяжелыми ДТП, при расследовании которых, по мнению опрошенных сотрудников следственных органов и ГИБДД, чрезвычайно трудно определить субъектов ответственности.

Среди факторов, обуславливающих множество правонарушений и последующих ДТП на дорогах, заметное место занимает низкое информационное качество элементов дорожно-транспортной инфраструктуры. Наблюдения за действиями лиц, впервые попавших в незнакомые регионы, показали, что более 85 % из них испытывали затруднения в ориентировке на маршрутах движения при поисках пунктов питания, технической помощи, связи, кемпингов и гостиниц, чему в значительной степени способствовало отсутствие или неудовлетворительное качество соответствующих указателей и дорожной разметки. Более трети из них были вынуждены совершать дополнительные маневры, остановки и обращаться за соответствующими разъяснениями к сотрудникам ДПС, работникам предприятий дорожного сервиса, другим участникам дорожного движения и местным жителям. Особенно остро указанные потребности проявляются в

темное время суток и при изменении сложившихся схем движения вследствие проведения дорожных работ с полным перекрытием движения на том или ином участке.

Представляется, что в современных условиях безаварийная эксплуатация ТС возможна только при стабильном функционировании общедоступной для всех участников дорожного движения системы целеуказания и маршрутного сопровождения, включая обеспечение информацией о координатах и протяженности транспортных заторов, сдерживающих движение происшествий, местах производства ремонтно-строительных и аварийных работ, времени преодоления того или иного маршрута, расположения автостоянок и степени их заполненности, графиках движения подвижного состава других составляющих транспортной системы (поездов, паромов и т. п.). Для этого, как минимум, требуется повсеместное развитие средств непосредственного радиоинформирования водителей ТС, положительный опыт которого уже накоплен в некоторых регионах России, а в сверхкрупных городах и на федеральных автомобильных дорогах - речевыми и виртуальными системами внутригородской и спутниковой навигации, успешно применяющимися за рубежом.

## **Проблемы правового регулирования деятельности дорожно-патрульной службы**

### **Проблемы правового регулирования процесса дорожного движения**

Одной из важнейших особенностей транспортного процесса является то, что для большинства участников дорожного движения удовлетворение потребности в пространственном перемещении является лишь средством достижения других, более значимых, социальных и экономических целей. Причем это перемещение, как правило, относится ими к категории непроизводительных затрат времени, что порождает массовое стремление предельно уменьшить длительность поездок прежде всего за счет сокращения длины маршрута и увеличения скорости движения.

По оценкам специалистов, в России более 1,7 тыс. законов и подзаконных актов, имеющих отношение к обеспечению БДД, более 530 из них касаются деятельности органов внутренних дел. Если в экономически развитых странах доминируют инженерно-технические способы решения проблем БДД при относительной стабильности сложившихся процедур правового регулирования и контроля дорожного движения, то в России, а также в некоторых других странах СНГ, наблюдается противоположная тенденция - ведущим до сих пор остается нормативно-правовой аспект указанных проблем, что порождает нередкие проявления юридического позитивизма, такие, как стремление максимально зарегулировать все стороны транспортного процесса, многократное изменение содержания соответствующих нормативно-правовых актов за непродолжительные периоды времени и т.д.

В настоящее время сложилась ситуация, при которой практически невозможно достичь положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением БДД, всегда поступали бы в полном соответствии с совокупностью установленных норм и правил. Усложнение системы правового регулирования данной сферы порождает мощное противоречие, разрешение которого возможно только при наличии тщательного многоаспектного анализа социально-экономических последствий тех или иных решений по организации и обеспечению транспортного процесса.

Следующее за этим обострение проблем жизнеобеспечения заставляет органы исполнительной власти предпринимать давление на законодателей и соответствующие ведомства в целях пересмотра установленных норм, и, таким образом, процесс формирования правовой базы БДД приобретает весьма характерную для России цикличность.

При этом нестабильность правовой базы сочетается с невероятным консерватизмом в модернизации как федеральных законов, так и соответствующих подзаконных актов, имеющих фундаментальное значение для рассматриваемой сферы, но безнадежно устаревших.

Негативное воздействие «правовой перегрузки» усугубляется декларативностью, противоречивостью и запутанностью законодательных и ведомственных нормативных правовых актов, распоряжений и указаний, что наряду с рассмотренными выше дефектами комплекса ТС-ДИ обуславливает и нередко прямо провоцирует миллионы правонарушений участников дорожного движения и должностных лиц, занятых обеспечением транспортного процесса, а также бюрократическое давление на них со стороны контрольно-надзорных органов, прежде всего ГИБДД. Например, основополагающий для данной сферы ФЗ «О безопасности дорожного движения» практически не содержит статей прямого действия. Неоднозначность и нечеткость приведенных в нем определений основных понятий систем ВАДС и БДД затрудняет квалификацию действий правонарушителей. Множество пробелов и несоответствий, включая терминологические, существует в нормативах, определяющих порядок дорожного движения, и в правовых актах, предусматривающих материальные нормы и процедуру привлечения к административной и уголовной ответственности. Например, одно из наиболее распространенных и опасных правонарушений сформулировано как «превышение установленной скорости движения»<sup>1</sup>, но аналогичного понятия в действующих ПДД нет. В них говорится о скорости, «не превышающей установленные ограничения», но выбранной с учетом «интенсивности движения, особенностей и состояния транспортного средства и груза, дорожных и метеорологических условий, в частности видимости в направлении движения»; «максимальной скорости, определенной технической характеристикой данного ТС»; «скорости, указанной на опознавательном знаке»; «слишком малой скорости» и т. д. В связи с этим у работников ДПС, водителей и должностных лиц, занятых в сфере обеспечения транспортного процесса, отсутствует единообразное понимание указанных норм, что влечет множество конфликтов в процессе рассмотрения дел о правонарушениях в сфере БДД.

Отсутствие в нормативных актах однозначных и понятных предписаний чрезвычайно осложняет выбор безопасных параметров движения. Во многих случаях данное обстоятельство не позволяет рассматривать те или иные противоправные действия как юридические факты либо вообще исключает их правовую оценку. В особенности это касается ситуаций, связанных с определением условий безопасности движущихся ТС и последствий непринятия тех или иных мер по оперативной организации дорожного движения на конкретных участках улично-дорожной сети. В этом смысле острейшую проблему представляет параметрическая неопределенность принципиальных положений ПДД. В них используется меньше количественных критериев, чем в зарубежных аналогах. Например, п. 9.1 ПДД предусматривает что «количество полос движения безрельсовых транспортных средств определяется разметкой или знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и интервалов между ними». При этом ч. 2 п. 9.4 данных Правил разрешает менять полосу движения только перед поворотом, разворотом, обгоном и остановкой. Но при отсутствии на автомобильной дороге средств организации движения, смонтированных по нормам, эквивалентным европейским стандартам, водитель не может заранее узнать направление своего движения, а перестроение в данном случае запрещается первой частью данного пункта.

Пункт 9.10 ПДД требует «соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность дорожного движения», т.е.

носит чисто декларативный характер. Анализ механизма возникновения 3,5 тыс. ДТП показывает, что несоблюдение безопасной дистанции и интервала приводит почти к четверти происшествий с тяжкими последствиями, возникающих по вине водителей, а на федеральных автомобильных дорогах - до 60 %. Однако, выбирая режим движения на том или ином участке дороги, трудно исходить из предписаний общего вида, требующих «ехать медленнее» и «осторожнее», «учитывать интенсивность движения, дорожные и метеорологические условия, видимость в направлении движения, тип ТС, состояние его тормозной системы и шин, величину уклонов, качество проезжей части и другие факторы, которые не могут служить водителям ТС реальными ориентирами. Даже гипотетически невозможно представить ситуацию, когда они могли бы своевременно получить исчерпывающую и надежную информацию об указанных выше параметрах движения на достаточном протяжении того или иного маршрута.

Особые затруднения возникают в оценке относительно безопасной скорости движения и дистанции между отдельными ТС в период осложнения дорожных условий. Природно-климатические и инфраструктурные особенности России, 95 % территории которой входит в зону холодного и умеренного климата, определяют существенное усложнение условий дорожного движения от 6 до 10 месяцев в году и необходимость установления примерных количественных значений данных параметров, учитывая то обстоятельство, что в настоящее время их пространственно-временные характеристики могут фиксироваться с помощью соответствующих технических средств. Например, согласно законодательству ФРГ величина безопасной дистанции, выраженной в метрах, принимается равной половине численного значения скорости автомобиля, выраженной в км/ч. Соотношение между реально зафиксированной на дороге и безопасной дистанциями устанавливается дифференцированно в зависимости от условий движения и разновидности ТС. Так, водитель автомобиля весом более 2,8 т, движущегося по автомагистрали со скоростью более 50 км/ч, должен выдерживать дистанцию не менее 50 м с впереди идущим автомобилем; водители легковых автомобилей и мототранспортных средств привлекаются к ответственности за несоблюдение дистанции, если при этом скорость движения ТС составляет более 80 км/ч на расстоянии не менее 250 м.

Много недоразумений порождает несовершенство структуры ПДД, изобилующих такими моментами, когда в тексте предшествующих пунктов применяются термины, определения которых указываются в последующих разделах.

На основе многих, на первый взгляд, несущественных противоречий в позициях важнейших нормативных актов, нередко возникают и распространяются ложные стереотипы в поведении участников транспортного процесса и должностных лиц, контролирующих их действия. В основном это происходит из-за отсутствия объективных данных о реальном воздействии указанных стереотипов.

### **Проблемы правового обеспечения контрольно-надзорной и административно-юрисдикционной деятельности в дорожном движении**

Говоря о проблемах обеспечения эффективности ДПС нельзя не отметить слаботи правового инструментария ее распорядительно-регулирующей, контрольно-надзорной и юрисдикционной деятельности. Трудно найти хотя бы одну из предусмотренных действующим законодательством мер административного предупреждения, пресечения и обеспечения производства по делам об административных нарушениях в сфере БДД, которая имела бы удовлетворительное правовое обеспечение. Причем это касается и таких, простейших, на первый взгляд, действий, как остановка ТС, проверка документов у их водителей; освидетельствование лиц, имеющих признаки опьянения,

запрещение эксплуатации транспортных средств, ограничение движения на участках дорог и т.п.

В соответствии с действующим законодательством сотрудники ДПС вынуждены применять перечисленные меры ко всем участникам дорожного движения не только при нарушении ими установленных правил, но и при наступлении определенных последствий и обстоятельств, создающих угрозу БДД, жизни и здоровью граждан. Однако эти обстоятельства не нашли конкретного отражения в ФЗ «О безопасности дорожного движения», ПДД, КоАП РФ, Законе «О полиции» и других законодательных актах, что предопределяет широкое применение предписаний МВД, Минтранса, Генпрокуратуры, Минздрава и других ведомств, преимущественно отражающих их ведомственные интересы, непрерывно изменяющиеся под давлением внешних обстоятельств или обусловленных конъюнктурными либо популистскими соображениями, в значительной степени «обезоруживающими» сотрудников органов внутренних дел.

Изучение порядка реализации аналогичных административно-предупредительных мер зарубежной полицией свидетельствует о более прагматичном подходе к решению проблемы превентивной проверки ТС. Практически во всех развитых странах действующее законодательство, ПДД и полицейские кодексы предусматривают реализацию данной административно-предупредительной меры. Дорожной полиции Швеции в течение последних 15 лет прямо предписывается останавливать и проверять не менее 1,8 млн. водителей в год (примерно 45 % всех владельцев ТС). В Австралии аналогичной проверке подвергаются до 33 % участников дорожного движения, в том числе всех несовершеннолетних. В начале 90-х гг. прошлого века увеличение примерно на 30 % частоты проверок на дорогах этой страны позволило снизить ДТА по вине нетрезвых водителей на 78 %. Интенсификация проведения данной операции сотрудниками подразделений полиции некоторых регионов ФРГ, Франции, Норвегии, Канады и США, а также тактика «нулевой толерантности» по отношению к реальным и потенциальным правонарушителям, позволили им с 1986 г. по 1996 г. сократить ДТА по вине нетрезвых водителей почти вдвое. Большинство зарубежных специалистов, занимавшихся проблемами вмешательства полиции в процесс дорожного движения, полагают, что именно превентивные проверки вынуждают многих потенциальных правонарушителей отказываться от употребления спиртного, от превышения установленной скорости движения, управления транспортом без водительского удостоверения и перевозки опасных грузов без соответствующего разрешения.

Нормативные правовые акты, действующие в России (ФЗ «О безопасности дорожного движения», ПДД, Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Правила перевозки крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов автомобильным транспортом и др.), обязывают водителей ТС с объемом двигателя более 50 см<sup>3</sup> и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч иметь при себе и предъявлять для проверки сотрудникам полиции документы, общее число разновидностей которых превышает сотню. Осуществляя проверку документов, сотрудникам ДПС приходится не только определять подлинность предъявляемых документов, но и устанавливать соответствие отраженных в них данных личностям водителя и владельца ТС, конструктивным параметрам и уровню безопасности ТС, перевозимому грузу и правоотношениям, сложившимся между участниками транспортного процесса. Исследование работы инспекторов ДПС в регионах России показывает, что от 35 до 68 % из них не имели достаточной подготовки для качественного производства данной операции и вследствие этого уклонялись от ее детального проведения либо предъявляли необоснованные требования к водителям ТС.

Очевидно, что сложность выполнения этой задачи обусловливается многообразием документационного обеспечения перевозок, в формировании которого принимают участие такие контрольно-надзорные органы, как ГИБДД, лицензионно-разрешительная службы МВД, отраслевые инспекции департаментов Минтранса и МПС, Минобороны, Ассоциация международных автомобильных перевозок, таможенные и пограничные службы, а также органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления. К тому же, многие основополагающие кодификационные акты, такие, как действующие в настоящее время Устав автомобильного транспорта, Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, и другие нормативы, определяющие номенклатуру, порядок заполнения путевой документации в части, касающейся документального оформления всевозможных коммерческих и специальных перевозок, организации транспортно-экспедиционного обеспечения, содержания подвижного состава и подъездных путей, и другие конкретные детали организации и обеспечения транспортного процесса, большей частью устарели. Многие их принципиальные положения противоречат ситуации, сложившейся в ходе современных политико-экономических преобразований, что нередко делает процедуру проверки путевых документов невозможной либо лишённой практического смысла.

Вновь утверждённые нормативы предписывают, что первостепенными объектами применения административно-предупредительных мер должны становиться ТС, характер движения которых вызывает сомнение в способности их водителей к безопасному управлению транспортом, когда на автомобилях наблюдаются признаки причастности к ДТП, наличия технической неисправности и т.д. Однако, при практической организации контроля правомерности использования ТС необходимо принимать во внимание характер и уровень преступных посягательств на ТС, их водителей и пассажиров. В частности, надо учитывать, что по всеобщему признанию лиц, осужденных за кражу ТС, именно легализация краденых автомобилей представляла для них важнейшую и поэтому наиболее тщательно выполняемую стадию данного преступления. Не случайно подлинные регистрационные документы ценятся среди похитителей не меньше, чем сами ТС. В связи с этим преступники идут на любые издержки, в том числе взятки, подкупы, вступают в сговор с лицами, похитившими бланки указанных документов, и работниками РЭП.

Необходимо отметить, что действенность любых процедур контроля наличия и подлинности водительских, регистрационных и путевых документов может быть обеспечена только при ограничении их номенклатуры, упорядочении процедуры выдачи и представлении четкой классификации по принципу выделения среди них характерных функциональных групп, удостоверяющих:

- 1) право управления ТС определенных категорий;
- 2) регистрацию ТС в ГИБДД, органах Гостехнадзора или военизированных учреждениях;
- 3) владение, пользование или распоряжение данным ТС;
- 4) соответствие конструкции и технического состояния ТС требованиям безопасности дорожного движения;
- 5) право на перевозку грузов и пассажиров;
- 6) право на отступление от требований ПДД;
- 7) соответствие физиологических качеств водителя установленным нормам;
- 8) право передвижения по данной территории или автомобильной дороге;
- 9) страхование гражданской ответственности за ущерб, причиненный источником повышенной опасности.

Не менее острую проблему представляет текущая проверка психофизиологических качеств самих водителей ТС<sup>6</sup>. Способность человека к оценке тех или иных транспортных ситуаций прежде всего определяется наличием у него минимума психофизиологических свойств, определенного условиями безопасности дорожного движения - достаточной остроты зрения, слуха, удовлетворительной координации движений и реакции, определенного порога утомляемости и др., поскольку вождение ТС представляет собой не только сложную психомоторную задачу, но и процесс аналитико-синтетической обработки большого объема информации.

Из анализа публикаций, подготовленных исследователями таких стран, как Нидерланды, ФРГ, Швеция, США, Канада, Новая Зеландия, можно сделать вывод, что в значительной части правонарушений, сопровождающихся ДТП лежат функциональные расстройства организма участников дорожного движения, прежде всего обусловленные утомлением (притуплением бдительности). Данное обстоятельство находит свое отражение во все большем ужесточении регламентации рабочего времени профессиональных водителей и активизации соответствующей контрольно-надзорной деятельности полиции и других органов, занятых обеспечением БДД. Серия экспериментов, проведенных европейскими, американскими, канадскими и новозеландскими учеными, показала, что водители должны не только находиться за рулем до 8 ч в сутки, но и получать условия для непрерывного и полноценного сна продолжительностью не менее 8 ч. При управлении транспортом более 10 ч в сутки риск ДТП для них возрастает на 130-150%. При этом в отличие от алкогольного, наркотического опьянения или болезненного состояния, наличие которых может быть установлено при помощи относительно простых медицинских анализов, проблема оценки степени усталости до сих пор не нашла удовлетворительного решения с точки зрения методики оперативного контроля профессиональных качеств человека, участвующего в дорожном движении.

В этом смысле утомление оказалось потенциально более опасным состоянием, чем воздействие наркосодержащих веществ, что требует скорейшего решения проблемы ежедневного и повсеместного контроля соблюдения безопасных режимов работы водителями как коммерческих, так и некоммерческих ТС<sup>7</sup>.

Наиболее нерешенный в правовом и технологическом отношении аспект освидетельствования состояния водителей - определение признаков наркотического опьянения. В сравнении с алкогольным, данный вид опьянения встречается значительно реже, однако имеет явно выраженную тенденцию к распространению. Ситуация обостряется тем, что и в органах здравоохранения до сих пор нет удовлетворительной нормативно-правовой базы, методического обеспечения и соответствующего оборудования для оперативного контроля данного вида опьянения.

Мировой опыт свидетельствует о возможности успешного привлечения полиции к оперативному выявлению такого правонарушения. После соответствующего обучения патрульные полицейские эффективно используют достаточно простые тесты по установлению данного вида опьянения с точностью до 95 % и результативно обосновывают правомерность своих действий в суде. Для этого они осваивают методику определения признаков наркотического опьянения путем оценки темпа и характера речи, дыхания, поведения, внешнего вида, реакции, состояния органов зрения, осмотра шеи, рук, полости рта, носа, определения общефизического состояния за мерами частоты пульса, температуры тела и кровяного давления у подозреваемых, а также применения специального портативного и стационарного оборудования, серийный выпуск которого уже налажен во многих странах.

---

<sup>6</sup> Проблема обеспечения необходимого минимума психофизиологических качеств водителей ТС обостряется в связи с быстрым ростом доли пожилых людей в общей структуре населения России.

<sup>7</sup> Дмитриев С.Н. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. М.: Спарк, 2002. С. 96.

При достигнутом в настоящее время уровне автомобилизации противоречит здравому смыслу и сложившейся в мире практике запрет эвакуации ТС, размещенных в нарушение действующих правил остановки и стоянки. Не установлено четкой грани между понятиями «отстранение от управления транспортным средством» и «задержание ТС»; не урегулированы порядок и формы запрещения эксплуатации автотранспорта, поскольку соответствующие позиции Закона «О полиции», Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, КоАП и других нормативных актов в этом отношении противоречат друг другу, исключая из арсенала органов внутренних дел чрезвычайно действенную меру предупреждения ДТА.

Сотрудники ДПС обязаны применять административные взыскания к иностранным гражданам только по месту совершения ими правонарушения, а также не допускать пересылку из России составленных по данному поводу материалов и прилагаемых к ним водительских удостоверений. Однако во многих случаях реализация данного предписания, не соответствующего действующему законодательству, сопряжена со значительными материальными затратами правоохранительных органов России и, главное, юридически ничтожна. Существенные трудности в реализации административно-правовых санкций в сфере дорожного движения обуславливают отсутствие соответствующих международных соглашений (в том числе и со странами СНГ) по вопросам оказания правовой помощи по такой категории дел, хотя существовавшая ранее практика непосредственных сношений органов внутренних дел со своими иностранными коллегами свидетельствовала об адекватной реакции правоохранительных органов большинства стран.

Во многих странах мира, имеющих, как и Россия, федеративное устройство, специалисты все настойчивее высказываются за необходимость полной унификации правовых актов в области БДД.

Практика подразделений ГИБДД России и полиции европейских стран свидетельствует о необходимости учета лиц, склонных к неоднократному совершению проступков повышенной степени риска, и применения к ним усиленных санкций. Современные компьютерные технологии значительно облегчают оперативное решение этой задачи. За более чем 30-летний срок своего существования система балльной оценки правонарушений распространилась в большинстве стран мира со средним и высоким уровнем автомобилизации и убедительно доказала свою роль в качестве наиболее эффективного средства сдерживания неправомерной эксплуатации источников повышенной опасности. АИПС, обеспечивающие функционирование административной практики ГИБДД, несколько лет успешно использовались при реализации данной системы в некоторых регионах России, где последующая ее отмена негативно сказалась на профилактике ДТА.

В Российской Федерации аварийность на автомобильном транспорте представляет острейшую социально-экономическую проблему.

Около 80% дорожно-транспортных происшествий (ДТП) совершаются из-за нарушений водителями правил движения. В то же время сложившаяся система государственного, а также общественного воздействия на сознание участников дорожного движения остается неэффективной, неудовлетворительным является и качество подготовки водительских кадров.

Темпы роста автопарка в 2 раза превышают темпы развития улично-дорожной сети. Многие из федеральных и региональных дорог не в полной мере соответствуют требованиям нормативно-технической документации.

Система инженерно-технического обеспечения деятельности в области безопасности дорожного движения неадекватна потребностям участников дорожного движения.

Техническое состояние автотранспорта, а также уровень активной, пассивной и послеаварийной безопасности транспортных средств пока недостаточны.

Низкая оперативность оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, отсутствие необходимого количества современных средств экстренной связи и эвакуации приводят к увеличению числа погибших.

Рассмотрев некоторые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения, а также с учетом вышеперечисленных проблем, представляется возможность сформулировать основные приоритеты в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

1. Совершенствование государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.
2. Усиление юридической ответственности за нарушения правил дорожного движения.
3. Совершенствование подготовки водительских кадров.
4. Совершенствование деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.
5. Повышение уровня развития дорожной инфраструктуры.
6. Повышение уровня технического состояния транспортных средств.
7. Совершенствование оказания доврачебной и первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

## **§2. Правовое положение, структура и основные функции ГИБДД**

Уровень дорожно-транспортных происшествий определяется не только состоянием транспортной дисциплины водителей, качеством дорожной инфраструктурой и транспортных средств, но и качеством правового регулирования сферы дорожного движения.

Поскольку в процессе дорожного движения участвуют люди, то он является социальным и, в отличие от чисто технических процессов, может регулироваться юридическими нормами. Без детального правового регулирования сферы дорожного движения, включающей в себя источники повышенной опасности, без четкой системы разрешений и запретов невозможно создать условия для оптимизации системы перевозок грузов и пассажиров и эффективного ее контроля.

Право - важное средство организации общественной жизни. В сущности государство из ряда вариантов возможного поведения выбирает нужный и с помощью норм права определяет модель желательного поведения физических и юридических лиц.

Формальная определенность, четкость разрешений и запретов, конкретность и императивность предписаний правовых норм в сфере дорожного движения создают условия оптимального разрешения транспортных противоречий, например, таких как противоречие между скоростью и безопасностью, между необходимостью эксплуатации транспортных средств и чистотой окружающей среды и т.д. В зависимости от сферы применения указанные нормы можно подразделить на три основные группы:

**первая группа** - нормы, устанавливающие порядок дорожного движения, права и обязанности его участников, требования к водителям транспортным средствам, автомобильным дорогам и средствами регулирования движения;

**вторая группа** - нормы, предусматривающие ответственность за нарушение предписаний направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;

**третья группа** - нормы, определяющие порядок и формы управляющего воздействия на участников дорожного движения.

## **Нормы, устанавливающие порядок дорожного движения, ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения и полномочия ГИБДД в сфере дорожного движения**

### **Нормы, устанавливающие порядок дорожного движения**

Важнейшим нормативом, определяющим общий порядок дорожного движения, права, обязанности и действия его участников, а также требования к техническому состоянию транспортных средств, дорогам и средствам регулирования являются Правила дорожного движения (ПДД), утвержденные постановлением Советом Министров - Правительства Российской Федерации 23 октября 1993 г. № 1090.

В сущности ПДД есть нормативное закрепление ограничений, которые конечно же могут вступать в противоречия с целевой установкой участников дорожного движения - свести к минимуму затраты времени на перемещение. Вместе с тем практика убедительно свидетельствует, что соблюдение правил хоть и не гарантирует полную безаварийность, но существенно снижает вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Простота структурного построения и краткость хорошо известных Правил дорожного движения обеспечивают их доступность для широкого изучения всеми заинтересованными лицами и оперативность внесения в них изменений. Естественно, что в документе такого небольшого объема невозможно отразить все требования к компонентам дорожного движения. Поэтому, Правила, в основном, определяют порядок их взаимодействия только непосредственно в процессе движения транспортных средств опираясь на инструкции, положения, Государственные стандарты по специальным вопросам, а также решения Правительства и местных органов власти, конкретизирующие отдельные положения Правил.

Правила опираются на специальные нормативы, значительная часть которых содержит требования технического порядка. Однако они, в конечном счете являются регуляторами социальных отношений поскольку обязывают участников дорожного движения и должностных лиц добиваться определенных результатов в своей деятельности по обеспечению соответствующей подготовки водителей транспортных средств, содержанию дорожной инфраструктуры и транспортных средств.

Несколько примеров, иллюстрирующих взаимосвязь ПДД и других нормативов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Пункт 2.1.1. Правил гласит, что водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе водительское удостоверение и временное разрешение на управление транспортным средством «данной категории». Порядок подбора обучения водителей и выдачи им водительских удостоверений предусмотрен Инструкцией о порядке медицинского освидетельствования лиц, желающих получить удостоверение на право управления автотранспортным средством и городским электротранспортом и пересвидетельствования водителей транспортных средств утвержденной Приказом Министерства здравоохранения № 308, Инструкцией по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденном приказом МВД России № 782 - 2000 года, а также рядом других ведомственных инструкций по данному вопросу.

В разделах Правил «Дорожные знаки» (приложение 1) и «Дорожная разметка» и ее характеристики (приложение 2) указаны лишь перечни знаков и видов разметки, а их параметром, способы применения в зависимости от конкретных условий определены соответствующими Государственными стандартами (ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования и ГОСТ Р 51256-99 Технические средства организации дорожного движения.

Разметка дорожная. Типы, основные параметры. Общие технические требования и ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Согласно п.10.2 Правил на участках дороги где условия обеспечивают безопасность движения с более высокими скоростями по решению администрации областей, краев и Москвы и Санкт-Петербурга скорость движения транспортных средств может быть повышена сверх пределов установленных ПДД.

Согласно п. 23.5 Правил перевозка тяжеловесных и опасных грузов не обезвреженной тары, движение ТС, габаритные параметры которого с грузом или без груза превышают по ширине 2,5 м., по высоте 4 м. от поверхности дороги, по длине 20 м. и т.п., производится в соответствии со специальными правилами, утвержденные Министерством транспорта России.

Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утверждены постановлением Совета Министров - Правительства РФ 23 октября 1993 г. № 1090), являющиеся согласно п. 2.3.1. неперенными приложением к ПДД, устанавливают перечень неисправностей и условий при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Последние, в свою очередь, являются рецепцией ГОСТ-25478-91 «Автомобильные транспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки», либо других ГОСТов. Например, Правила запрещают эксплуатацию двигателей содержание вредных веществ в отработавших газах, которых превышает величины установленные ГОСТ 17.2.2.03-87 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения окиси углерода и полициклических углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновым двигателем» и ГОСТ 21393-75 «Автомобили с дизельными двигателями. Дымность отработавших газов».

Итак: правила, ГОСТы. Положения и другие нормативы образуют круг предписаний обязательного характера установленных государством для регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В дальнейшем совокупность указанной группы нормативов, будем для простоты именовать «Правила дорожного движения» или «Правила» тем более, что самое тщательное изучение всех известных нормативов не дает оснований считать их не связанными с ПДД бланкетности их формулировок и включать их в диспозицию статей КоАП и УК, предусматривающих ответственность за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

### **Нормы, устанавливающие ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения**

В теоретических положениях, связанных проблемами неосторожных преступлений в области использования транспортных средств, часто необоснованно переоценивается ситуационный характер и роль случайных моментов в механизме их возникновения. Применительно к дорожно-транспортным происшествиям причинно-следственные связи действительно носят сложный характер. Однако, это не исключает закономерностей их развития и ни в коей мере не снижает роли поведения человека, который, мы наблюдали ранее, является оператором системы «водитель-автомобиль-дорога». Исходя из этого для обеспечения установленного порядка в действиях участников дорожного движения применяются методы убеждения и принуждения.

Метод убеждения должен занимать ведущее положение в профилактической деятельности органов, занятых в сфере обеспечения безопасности дорожного движе-

ния. Воспитание различных групп населения, их информирование о процессах дорожно-транспортной аварийности и опасности нарушений ПДД, всяческая поддержка и поощрение их правомерного поведения, формирование у них соответствующего правосознания дают несомненный эффект.

Необходимость применения мер принуждения возникает тогда, когда установленные правила нарушаются. В зависимости от степени общественной опасности и последствий того или иного нарушения, виновные в его совершении несут моральную, дисциплинарную, гражданско-правовую, административную и уголовную ответственность. В правовом регулировании отношений, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения наиболее значительное по объему место занимают нормы административного права.

Их преобладание обуславливается прежде всего направленностью на установление позитивных правил поведения участников дорожного движения и должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспорта и содержание автомобильных дорог. Именно в нормах административного права конкретизированы функции, права и обязанности органов, занятых обеспечением безопасности дорожного движения, установлены составы нарушений правил дорожного движения, меры ответственности за их совершение.

Нормы, предусматривающие административную, гражданско-правовую и уголовную ответственность можно условно разделить на материальные, определяющие содержание обязанностей и прав участников регулируемых общественных отношений, их правовой статус, санкции за определенные нарушения, и процессуальные, устанавливающие порядок реализации обязанностей и прав, предусмотренных для участников общественных отношений материально-правовыми нормами.

К важнейшим материальным нормам следует отнести:

- Кодекс РФ об административных правонарушениях,
- Гражданский Кодекс РФ, устанавливающий общие основания, ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности,
- Уголовный Кодекс РФ.

КоАП определяет принципы и общие положения, предусматривающие ответственность за нарушение нормативов действующих в области дорожного движения, относит установление административных санкций и порядка их реализации к компетенции федеральных органов власти определяет составы правонарушений на транспорте, и области дорожного хозяйства. Порядок ведения производства по ним и полномочия конкретных должностных лиц в данном производстве. Правонарушения в сфере производства могут иметь взаимосвязь со сферой дорожного движения. Уголовный Кодекс устанавливает признаки, по которым отдельные нарушения нормативов, действующих в сфере ОБДД, можно отнести к преступлениям, а виновных в их совершении привлечь к уголовной ответственности.

Учитывая взаимосвязь отдельных статей УК с рассматриваемой нами сферой проведем краткий экскурс в их содержание. Например, ст.264 предусматривает ответственность лиц, управляющих автотранспортным средством или городским электротранспортом средством трактором или иной самоходной машиной и допустивших нарушение ПДД, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью. Для решения вопроса об ответственности не имеет значения, кто управлял транспортным средством: водитель-профессионал или лицо не имеющие водительского удостоверения.

Статья содержит три части, в которых санкции нарастают в зависимости от тяжести наступивших последствий.

Ст. 266 УК РФ устанавливает ответственность за выпуск в эксплуатацию, заведомо технически неисправных автотранспортных средств или городских электротранспортных средств, тракторов и других самоходных машин, совершенное лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств и если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, устанавливается наказание штрафом в размере от 400 до 700 минимальных размеров оплаты труда или иного дохода осужденного за период от 4 до 7 месяцев, либо ограничением свободы на срок до 3 лет, либо арестом на срок до 6 месяцев, либо лишением свободы на срок до 2 лет с лишением занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, - наказываются лишением свободы на срок до 5 лет, а в случае смерти двух и более лиц - лишение свободы на срок от 4 до 10 лет.

Важное значение в борьбе за безопасность движения имеет ст.268 УК РФ, которая предусматривает ответственность пассажиров, пешеходов, велосипедистов, погонщиков скота, а равно и других участников дорожного движения, исключая водителей транспортных средств.

В определенной степени безопасность дорожного движения является объектом посягательства преступлений, предусмотренных ст.ст. 158 и 166, когда совершается кража или осуществляется неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения.

Таким образом, мы можем сказать, что сфера дорожного движения регулируется сложной системой нормативов, определяющих совокупность требований к ее основным элементам - водителю, транспортному средству и автомобильной дороге. Правила дорожного движения отражают лишь принципы взаимодействия участников дорожного движения непосредственно на улицах и дорогах и, поэтому нуждаются в весьма пространственных дополнениях в виде специальных правил, требований, государственных стандартов, строительных норм и др. нормативных актов.

За нарушения указанных нормативов участники дорожного движения могут привлекаться к дисциплинарной, административной, гражданско-правовой и уголовной ответственности в соответствии с действующим законодательством.

### **Нормы, устанавливающие полномочия ГИБДД в сфере дорожного движения**

Как отмечалось выше, управляющее воздействие на участников дорожного движения с целью их убеждения и принуждения к соблюдению установленных правил осуществляют:

- органы внутренних дел;
- ведомственные службы безопасности движения;
- представители общественных формирований и организаций;
- военная автомобильная инспекция.

Исходя из оценки их функций и полномочий в сфере ОБДД можно с уверенностью говорить о ведущей роли Госавтоинспекции в данной системе.

Являясь структурной составляющей органов внутренних дел, ГИБДД МВД РФ выполняет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Госавтоинспекция в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, Законом РФ «О полиции», Кодексом РФ об административных правонарушениях, Федеральным законом «О

безопасности дорожного движения», другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, а также Положением о Главном управлении обеспечения безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, утвержденное приказом МВД РФ от 16 июня 2011 г. № 678.

Указанное в этом перечислении Положение о ГИБДД МВД РФ содержит централизованные полномочия, а следовательно и возможное правовое воздействие на субъекты дорожного движения, опираясь при этом на законодательную базу Российской Федерации.

В частности Закон «О полиции» возлагает на органы внутренних дел обязанность осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также за деятельностью организаций, проводящих обязательный технический осмотр автотранспортных средств и прицепов к ним; регулировать дорожное движение; оформлять документы о дорожно-транспортном происшествии; осуществлять государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения; принимать экзамены на право управления автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдавать водительские удостоверения; регистрировать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, автотранспортные средства и прицепы к ним и выдавать в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов; осуществлять по основаниям и в порядке, которые предусмотрены Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств; согласовывать маршруты транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, а в установленных законодательством Российской Федерации случаях - тяжеловесных грузов.

Данным законодательным актом очерчивается круг вопросов, относящихся к компетенции органов внутренних дел, но принимая во внимание, что ОВД имеет в своем составе специализированную службу как Государственную инспекцию безопасности дорожного движения, делегирует ей эти полномочия в более широком контексте.

Таким образом, на Государственную инспекцию БДД возлагаются следующие обязанности:

а) осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

к проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;

к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением государственного надзора при их капитальном ремонте), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;

к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;

к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;

к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжеловесных и крупногабаритных грузов;

б) принятие квалификационных экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами, трамваями и троллейбусами, выдача водительских удостоверений, а также согласование программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов, выдача заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям;

в) регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы к ним, а также выдача паспортов транспортных средств в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации;

г) организация и проведение в порядке и сроки, которые установлены законодательством Российской Федерации;

д) регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;

е) участие в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности;

ж) организация и проведение в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий;

з) осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях;

и) осуществление на месте дорожно-транспортного происшествия неотложных действий по спасению людей, в том числе принятие мер по эвакуации людей и оказанию им первой медицинской помощи, оказание в соответствии с законодательством Российской Федерации первой доврачебной помощи пострадавшим, а также содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра;

к) проведение в соответствии с законодательством Российской Федерации дознания по делам о преступлениях против безопасности дорожного движения и преступлениях, связанных с эксплуатацией транспортных средств;

л) осуществление в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения;

м) ведение учета бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

н) изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения;

о) осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств;

п) участие в работе градостроительных и технических советов, комиссий по приемке в эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, в работе комиссий по открытию маршрутов регулярного движения общественного транспорта, а также в оценке соответствия этих маршрутов установленным требованиям безопасности дорожного движения в процессе их эксплуатации;

р) разъяснение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения;

с) разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, юридическими лицами и общественными объединениями;

т) выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению;

у) выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а также на производство работ по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения, ведение реестра выданных, приостановленных и аннулированных разрешений;

ф) выдача в установленном порядке разрешений на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов);

х) создание, обеспечение функционирования и ведение в порядке, определяемом Министром внутренних дел Российской Федерации, информационных банков (баз) данных, а также предоставление содержащихся в них сведений федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления муниципальных образований, организациям и гражданам в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

ц) участие во взаимодействии с соответствующими подразделениями федеральных органов государственной охраны в обеспечении безопасного и беспрепятственного проезда транспортных средств, в которых следуют объекты государственной охраны;

ч) осуществление приема граждан, обеспечение своевременного и в полном объеме рассмотрения их устных и письменных обращений с последующим уведомлением граждан о принятых решениях в установленный законодательством Российской Федерации срок.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения для выполнения возложенных на нее обязанностей имеет право:

а) запрашивать и получать в установленном порядке от органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муници-

пальных образований, организаций и должностных лиц сведения о соблюдении ими законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

б) давать юридическим лицам и должностным лицам обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а в случае неприятия по таким предписаниям необходимых мер привлекать виновных лиц к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации. Предписания даются главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения в соответствии с их компетенцией в письменной форме с указанием сроков представления информации о принимаемых мерах;

в) участвовать в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, вносить в установленном порядке предложения по их совершенствованию;

г) предписывать или разрешать соответствующим организациям установку и снятие технических средств организации дорожного движения;

д) временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять его организацию на отдельных участках дорог при проведении массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии, ограничивать или запрещать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

е) запрещать при несоблюдении требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также движение общественного транспорта по установленным маршрутам;

ж) запрещать эксплуатацию автомототранспортных средств и прицепов к ним, тракторов и других самоходных машин в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, в том числе со снятием государственных регистрационных знаков, до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения, а также при наличии неисправностей и условий, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации, а эксплуатацию троллейбусов и трамваев - при наличии неисправностей, предусмотренных соответствующими правилами технической эксплуатации; запрещать эксплуатацию транспортных средств, которые имеют скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов либо государственные регистрационные знаки, а равно при несоответствии маркировки транспортных средств данным, указанным в регистрационных документах;

з) не допускать к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдаче соответствующих документов следующие автомототранспортные средства и прицепы к ним:

изготовленные в Российской Федерации или ввозимые на ее территорию сроком более чем на шесть месяцев, или в конструкцию которых внесены изменения, - без документов, удостоверяющих их соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения; имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки;

владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию гражданской ответственности;

и) останавливать транспортные средства и проверять документы на право пользования и управления ими, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, а также документы на транспортное средство и перевозимый груз, изымать эти документы в случаях, предусмотренных федеральным законом;

к) отстранять от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, лиц, не имеющих документов на право управления или пользования транспортными средствами либо страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности, а также лиц, управляющих транспортными средствами с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда);

л) освидетельствовать на состояние алкогольного опьянения, направлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения управляющих транспортными средствами лиц, которые подозреваются в совершении административного правонарушения в области дорожного движения и в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, а также направлять или доставлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, которые подозреваются в совершении преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, для объективного рассмотрения дела в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

м) использовать в установленном порядке специальные технические и транспортные средства для выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения, контроля за техническим состоянием транспортных средств и дорог, принудительной остановки и задержания транспортных средств, дешифровки показаний тахографов;

н) осуществлять в установленном законодательством Российской Федерации порядке административное задержание и личный досмотр граждан, совершивших административное правонарушение, осмотр транспортных средств и грузов с участием водителей или граждан, сопровождающих грузы, производить досмотр транспортных средств при подозрении, что они используются в противоправных целях;

о) вызывать в Госавтоинспекцию граждан и должностных лиц по находящимся в производстве делам и материалам, получать от них необходимые объяснения, справки, документы (их копии);

п) составлять протоколы об административных правонарушениях, назначать в пределах своей компетенции административные наказания юридическим лицам, должностным лицам и гражданам, совершившим административное правонарушение, применять иные меры, предусмотренные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях;

р) использовать для доставления в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, а также в других предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительством иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения;

с) пользоваться беспрепятственно в служебных целях средствами связи, принадлежащими юридическим лицам и гражданам;

т) участвовать в установленном порядке в выполнении возложенных на Министерство внутренних дел Российской Федерации функций государственного заказчика

по разработке и изготовлению технических средств контроля за соблюдением правил дорожного движения, аварийно-спасательного оборудования, применяемого на месте дорожно-транспортного происшествия в целях снижения тяжести его последствий, а также иных технических средств, автоматизированных систем и приборов, способствующих повышению безопасности дорожного движения;

у) участвовать совместно с заинтересованными организациями и учреждениями в определении приоритетных тем и направлений научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществлять в установленном порядке их реализацию, а также участвовать во внедрении в практическую деятельность Госавтоинспекции научных разработок;

ф) участвовать в установленном порядке в работе международных организаций по проблемам безопасности дорожного движения, разрабатывать и осуществлять совместно с заинтересованными организациями и учреждениями мероприятия, обеспечивающие выполнение международных обязательств Российской Федерации в этой области;

х) осуществлять в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях задержание транспортных средств с помещением их в специально отведенные места до устранения причин задержания;

ц) утратил силу;

ч) осуществлять согласование установки рекламной конструкции при обращении за таким согласованием;

ш) осуществлять в соответствии с законодательством Российской Федерации задержание транспортных средств, находящихся в розыске;

щ) обращаться в суд с иском о признании недействительным разрешения на установку рекламной конструкции в случае несоответствия рекламной конструкции требованиям нормативных актов по безопасности движения транспорта.

Следует отметить, что за механическим перечислением обязанностей и прав, которые предложены выше, стоит широкий спектр нормативно-правовых документов, устанавливающих конкретный механизм реализации государственного надзора и контроля в области безопасности дорожного движения. В качестве примера можно привести механизм реализации государственного контроля по допуску граждан к управлению транспортными средствами.

Закон «О безопасности дорожного движения» нормами статей 25, 26, 27 устанавливает условия получения права на управление транспортными средствами, основные требования по подготовке водителей транспортных средств и гарантирует получение права на управление транспортными средствами после сдачи квалификационных экзаменов в соответствии с порядком установленным Правительством Российской Федерации.

Во исполнение Федерального закона «О безопасности дорожного движения» Правительство Российской Федерации постановлением от 15 декабря 1999 г. № 1396 утверждает «Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений» и одновременно поручает Министерству внутренних дел Российской Федерации разработать инструкцию по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденных настоящим постановлением и методику проведения квалификационных экзаменов.

Как видно, из приведенного правового механизма реализации права граждан на получение водительского удостоверения, основным звеном в этой цепи является органы внутренних дел, которому поручено не только осуществлять выдачу удостоверения на право управления транспортным средством по результатам квалификационных эк-

замен, но и обеспечивать реализацию контрольных функций государства в этом направлении.

### **Структура и основные функции подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения**

Исключительное многообразие и большая трудоемкость задач, стоящих в сфере обеспечения дорожного движения приводят к необходимости создания иерархической структуры Государственной инспекции безопасности дорожного движения в рамках которой, создаются функциональные подразделения, непосредственно реализующие весь комплекс основных направлений деятельности.

Органы управления и подразделения Государственной инспекции образуют систему Государственной инспекции безопасности дорожного движения, в которую входят:

- федеральный орган управления Главное управление обеспечения безопасности дорожного движения МВД России (ГУ ОБДД МВД России) с подчиненными подразделениями,
- территориальные органы управления ГИБДД по субъектам Российской Федерации (управления или отделы ГИБДД МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам РФ)
- подразделения ГИБДД в районах, городах, округах и районах в городах, а также в закрытых административно-территориальных образованиях и на особо важных и режимных объектах (отделения ГИБДД ОВД по территориальным образованиям),
- специализированные и иные подразделения ГИБДД (строевые подразделения ДПС, подразделения сопровождения, быстрого реагирования).

Следует отметить, что названные органы образующие систему Государственной инспекции безопасности дорожного движения, имеют свою внутреннюю структуру и соответствующие полномочия в области безопасности дорожного движения. Структуру и пределы полномочий каждого органа системы Государственной инспекции безопасности дорожного движения устанавливается ведомственными нормативными документами, какими являются:

- Положение о ГУ ОБДД МВД РФ, управлении (отделе) ГИБДД субъекта федерации, отделении ГИБДД органа административно-территориального образования,
- Наставления и Инструкции по организации работы отдельных служб и подразделений Государственной инспекции (например, Наставление по ДПС ГИБДД, Инструкция по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений и т.д).

Рассмотрим более подробно правовой статус, полномочия и структуру органов управления и подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

ГУ ОБДД МВД РФ разрабатывает проекты приказов, положений, наставлений и других нормативных документов по вопросам деятельности структурных подразделений Государственной инспекции, участвует в разработке законодательных актов, правил, нормативов, стандартов, относящихся к вопросам безопасности дорожного движения, обобщает практику применения законодательства в сфере дорожного движения, осуществляет контроль за соблюдением законности в правоприменительной деятельности, организует и контролирует производство дознания по делам о дорожно-транспортных происшествиях, ведет государственную статистику ДТП, вносит предложения по совершенствованию нормативно-правовых документов, действующих в области безопасности дорожного движения, способствует их реализации.

Кроме того, ГУ ОБДД и его структурные подразделения выполняют функции государственного заказчика по изготовлению бланков водительских удостоверений,

государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, а также по изготовлению оперативно-технических средств для подразделений ГИБДД и т. д.

Аппарат ГУ ОБДД МВД Российской Федерации состоит из управлений, отделов и учреждений, которые отражают основные направления деятельности федерального органа в сфере дорожного движения.

ГУ ОБДД возглавляет начальник, который является по должности Главным Государственным инспектором РФ, а его заместители - заместителями Главного государственного инспектора.

Указанные руководители назначаются на должность и освобождаются от должности Министром внутренних дел Российской Федерации.

Руководство деятельностью подразделений ГИБДД на территории субъектов федерации (республик, краев, областей) осуществляют управления (отделы) ГИБДД МВД (УМВД), которые имеют задачи и функции, аналогичные ГУ ОБДД, но в пределах определенных административно-территориальных единиц.

На уровне отдельного ОВД служба Госавтоинспекции представлена, как правило, отделениями ГИБДД, состав которых варьируется в зависимости от величины базового ОВД. Один из вариантов отделения приведен ниже.

Рассмотрим кратко основные функции ведущих служб ГИБДД и соответствующих им структурных групп.

#### **Технический надзор**

На подразделения технического надзора возлагаются следующие основные функции:

1. Контроль за соблюдением нормативов и стандартов устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации механических транспортных средств и прицепов к ним, в части безопасности дорожного движения;

2. Контроль за соблюдением нормативных актов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения при переоборудовании автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, мотоциклов и других мототранспортных средств, специализированных автотранспортных средств на предприятиях, независимо от форм собственности, осуществляющих свою деятельность на территории Российской Федерации, а также отдельными участниками.

3. Организация и проведение государственного технического осмотра транспортных средств и прицепов к ним.

4. Проведение проверок и обследований транспортных предприятий, ведомств в части соблюдения ими БДД.

5. По направлению органов дознания или следствия проводят осмотр или проверку технического состояния транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных происшествиях.

#### **Подразделения дорожной инспекции и организации движения**

В своей деятельности подразделения дорожной инспекции и организации движения реализуют:

1. Контроль за соблюдением:

- а) правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, реконструкции и ремонте дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электротранспорта в части обеспечения безопасности дорожного движения;

- б) правил содержания автомобильных дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов в безопасном для дорожного движения состоянии;

в) правил нормативов и стандартов по остановке и эксплуатации технических средств регулирования дорожного движения.

2. Регулирование дорожного движения с применением технических средств и автоматизированных систем.

3. Изучение условий дорожного движения, принятие мер к совершенствованию организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

4. Обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения массовых мероприятий.

б. Согласование в установленном порядке проектов организации в городах и на автомобильных дорогах, программ подготовки специалистов по безопасности дорожного движения.

#### **Подразделения регистрационно-экзаменационной работы**

Создаваемые подразделения регистрационно-экзаменационной работы в своей деятельности осуществляют:

1. Контроль за исполнением:

а) нормативных актов, устанавливающих требования по подготовке участников дорожного движения;

б) ПДД и иных актов, устанавливающих права и обязанности участников дорожного движения;

в) нормативных актов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения при оборудовании транспортных средств.

2. Принятие экзаменов по ПДД и навыкам вождения транспортных средств и выдача удостоверений на право управления транспортными средствами.

3. Осуществляется регистрация ТС, выдача регистрационно-учетных документов и номерных знаков.

4. Учет зарегистрированных транспортных средств.

5. Розыск транспортных средств в процессе регистрационно-учетной работы.

#### **Подразделения пропаганды**

Функции подразделения пропаганды в структуре ГИБДД:

1. Осуществляют разъяснительную работу и пропаганду действующего законодательства, решений администрации регионов, приказов ОВД по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, ПДД и других нормативных актов.

2. Организуют и проводят лекции, выступает в печати, по радио и телевидению, перед коллективами предприятий, организаций, учреждений.

3. Ведут работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

4. Оказывают содействие в изучении ПДД в дошкольных учреждениях, школах и других учебных заведениях, предприятиях, организациях.

5. Организуют издание листовок, памяток, обращений и другой печатной продукции по тематике обеспечения безопасности дорожного движения.

б. Участвуют в организации и проведении смотров, конкурсов, рейдов и других мероприятий по профилактике аварийности на автотранспорте.

#### **Строчные подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД**

Основной задачей ДПС является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта.

Функциями ДПС являются:

1. Контроль на постах<sup>8</sup> и маршрутах патрулирования<sup>9</sup> ДПС за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, а также в пределах предоставленных полномочий требований иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Оказание содействия и помощи гражданам и юридическим лицам в осуществлении их законных прав и интересов при участии в дорожном движении.

3. Осуществление распорядительно-регулирующих действий.

4. Осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

5. Осуществление неотложных действий на месте дорожно-транспортных происшествий<sup>10</sup>.

6. Осуществление мероприятий по сопровождению транспортных средств.

7. Разработка на основе анализа обстановки с аварийностью мер реагирования и предложений, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей.

8. Информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке с аварийностью, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению.

9. Проведение в порядке, определяемом нормативными правовыми актами МВД России, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест ДТП.

10. Участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

11. Контроль за эксплуатационным состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

12. Обеспечение в пределах своей компетенции в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в зонах ответственности строевых подразделений<sup>11</sup>.

13. Участие в пределах своей компетенции в выполнении задач, определенных планами перевода органов внутренних дел на военное время и действий при чрезвычайных (кризисных) ситуациях.

Названия других служб ГИБДД - информационного обеспечения и внедрение технических средств, - диагностические станции, говорит само за себя и об их работе мы будем говорить несколько позже, а сейчас обратимся подробнее к крупнейшей

---

<sup>8</sup> Место, на котором наряд ДПС выполняет возложенные на него обязанности, а также закрепленная за ним зона ответственности. Границы зоны ответственности поста ДПС определяются карточкой поста.

<sup>9</sup> Участок дороги, на котором наряд ДПС выполняет возложенные на него обязанности с использованием патрульного автомобиля (мотоцикла) или в пешем порядке. Границы зоны ответственности маршрута патрулирования соответствуют границам маршрута патрулирования.

<sup>10</sup> Далее также – «ДТП».

<sup>11</sup> Территория, в пределах которой подразделение ДПС выполняет возложенные на него функции.

службе ГИБДД - дорожно-патрульной, в состав которой входит около 80% общей численности ГИБДД.

Для несения дорожно-патрульной службы в составе территориальных органов внутренних дел создаются строевые подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД. Термин «строевые» подчеркивает, что их структурное построение, внутренняя организация и система подчиненности близка к воинским формированиям. В зависимости от количества мототранспортных средств зарегистрированных в ГИБДД, протяженности автомобильных дорог, состояния аварийности на определенной территории могут формироваться:

- а) полки, батальоны, роты, взводы ДПС, в том числе их структурные подразделения, а также отделения и группы;
- б) специализированные батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции оперативного реагирования;
- в) специализированные полки, батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции на специальных трассах;
- г) специализированные батальоны, роты, взводы Госавтоинспекции по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения.

Как правило, они формируются по территориальному принципу и подчиняются по вертикали - вышестоящим органам ГИБДД (отделам или управлениям ГИБДД МВД, ГУ МВД, УМВД и по горизонтали - территориальным органам внутренних дел (ГУМВД, УМВД).

Например, если отдельный взвод ДПС осуществляет несение службы на территории какого-либо административного района, то он находится в подчинении отдела (управления) внутренних дел соответствующего и в то же время согласовывает свои действия с руководителями территориальных органов внутренних дел.

Наряду с подразделениями ДПС, обеспечивающими надзор за дорожным движением на территории определенных административных единиц (районов, городов) могут создаваться так называемые межрайонные подразделения и подразделения, обслуживающие только отдельные автомобильные дороги или участки дорог.

Разнообразие выполненных задач предопределяет сравнительную сложность организационной структуры подразделений ДПС. Для них характерно наличие специализированных структурных групп. Специализация способствует четкому распределению обязанностей между сотрудниками, повышению качества исполнения служебных заданий, внедрению прогрессивной организации служб и исключает параллелизм в работе.

Рассмотрим организационную структуру подразделения на примере отдельного батальона ДПС.

По функциональному признаку в его структуре можно выделить следующие структурные группы:

- руководство
- штаб
- дежурная часть
- группа кадров
- группа по административной практике
- группа розыска
- финансовая часть
- техническая часть
- служба обеспечения и обслуживания
- линейные строевые подразделения

Действующие нормативные акты как правило, не определяют функциональные обязанности отдельных должностных лиц ГИБДД. Исключение составляют командир и начальник штаба строевого подразделения ДПС, инспектор по административной практике и некоторые другие, о которых мы будем говорить подробнее при изучении работы отдельных структурных групп, а сейчас дадим лишь краткий обзор функций отдельных структурных групп батальона.

**Штабы строевых подразделений дорожно-патрульной службы:**

- а) разрабатывает планы обеспечения деятельности подразделения и контролирует выполнение намеченных мероприятий;
- б) производит расчеты сил и средств при проведении специальных операций;
- в) организует работу дежурной части;
- г) разрабатывает предложения по совершенствованию деятельности подразделения;
- д) обеспечивает взаимодействие со средствами массовой информации по вопросам ОБДД.

**Дежурные части строевых подразделений предназначены для:**

- непрерывного управления силами и средствами, занятыми в обеспечении надзора за дорожным движением;
- сбора, обработки и регистрации информации об оперативной обстановке и результатах несения службы личным составом подразделения ДПС;
- организация выезда на места дорожно-транспортных происшествий;
- обеспечения личного состава оружием, оперативной техникой и служебной документацией, а также для выполнения некоторых других функций.

Наряд дежурной части формируется из старшего инспектора-дежурного, инспекторов-дежурных, помощника дежурного, инспекторов ДПС - водителей дежурных автомобилей и операторов по связи.

**Подразделения розыска** подразделения ДПС состоит из одного или нескольких инспекторов по розыску, которые занимаются розыском транспортных средств и водителей, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий, взаимодействуют с подразделениями уголовного розыска в розыске угнанных и похищенных ТС. Ведут соответствующую розыскную документацию.

**Подразделения по исполнению административного законодательства** производит прием, проверку и обработку материалов, составленных по фактам нарушений Правил дорожного движения, следит за своевременным и правильным исполнением постановлений по делам об административных нарушениях в сфере безопасности дорожного движения, учитывает и анализирует административно-применительную деятельность сотрудников ДПС, представляет сведения о результатах работы по предупреждению аварийности и готовит предложения по повышению эффективности надзора за дорожным движением. В состав группы входят инспектора по административной практике.

Подразделения пропаганды включается в состав подразделений ДПС для проведения профилактической работы среди населения (бесед, лекций, смотров, конкурентов по вопросам безопасности дорожного движения). В своей деятельности личный состав группы - инспекторы по пропаганде, широко используют средства массовой информации,

**Должностные лица подразделения кадров, боевой и служебной подготовке** занимаются комплектованием, обучением и воспитанием личного состава подразделения, оформляет личные дела сотрудников, подготавливает материалы на присвоение первичных и очередных специальных званий, на аттестование и представление к награ-

дам, принимает участие в проверках и служебных расследованиях по фактам нарушений служебной дисциплины.

Инспекторский состав дорожно-патрульной службы объединяется в роты (взводы) ДПС непосредственно выполняют надзорные функции на улицах и дорогах, т.е. осуществляет надзор за дорожным движением, его регулирование, выявляет и пресекает случаи нарушения Правил. Следит за состоянием дорог и дорожных сооружений, оказывает помощь участникам дорожного движения и производит неотложные действия на местах дорожно-транспортных происшествий. Взвода комплектуются инспекторами дорожно-патрульной службы (ИДПС). В составе взвода формируется несколько отделений, во главе которых стоят старшие инспектора ДПС (старшие ИДПС). Согласно типовым штатам строевых подразделений соотношение численности старших ИДПС и ИДПС устанавливается в пропорции 1:8, т.е. на каждого старшего ИДПС приходится 8 инспекторов ДПС. Общая численность взвода, входящего в состав роты или батальона, не должна быть менее 25 человек.

Организация работы взвода возлагается на командира взвода, который обязан готовить подчиненный ему личный состав к несению службы, обучать его приемам и методам надзора за дорожным движением, осуществлять постоянный контроль и учет работы инспекторов, проводить инструктажи и разводы нарядов, проверять качество составляемой ими служебной документации, оказывать им практическую помощь, составлять графики несения службы, разрабатывать и проводить мероприятия по совершенствованию надзора за дорожным движением на обслуживаемой территории.

Старшие инспектора ДПС принимают участие в несении дорожно-патрульной службы на правах инспекторов ДПС и кроме того, по отношению к подчиненному им личному составу выполняют обязанности аналогичные обязанностям командира взвода. При отсутствии командира взвода его функции выполняет один из старших ИДПС.

Функции групп технического обеспечения и обслуживания; в комментариях не нуждаются и легко просматриваются из перечня входящих в них сотрудников.

Теперь обратимся к структуре и составу наиболее распространенного вида подразделений ДПС - отдельным взводам.

Рассмотренные нами строевые подразделения принято называть обычными. Для выполнения особых функций, ДПС могут создаваться подразделения специального назначения, которые могут входить в состав обычных либо быть отдельными. Они выполняют функции сопровождения и эскортируемая автомобилем специального назначения: опасных, ценных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, осуществляют вертолетное патрулирование, выполняют задачу по обеспечению БДД и общественной безопасности в районах со сложной оперативной обстановкой, ведут контроль за передвижением ТС иностранных владельцев. Между обычными и специальными подразделениями ДПС нет принципиального отличия. Они имеют общие цели и одинаковое правовое положение. В периоды, когда личный состав данных подразделений свободен от выполнения специальных функций, он привлекается к несению службы в обычном порядке. Однако в связи с важностью выполняемых ими задач их организационно-штатная структура, техническое оснащение и экипировка личного состава указанных подразделений несколько отличны от обычных.

Следует отметить, что к несению дорожно-патрульной службы повсеместно могут использоваться другие службы ОВД и, прежде всего, сотрудники наружных служб полиции (патрульно-постовой службы, вневедомственной охраны, участковые инспектора), в процессе выполнения своих обязанностей по охране общественного порядка должна осуществлять надзор за дорожным движением, в пределах установленной для них компетенции. В необходимых случаях по решению руководителей органов внут-

ренных дел они могут специально привлекаться для обеспечения мероприятий по обеспечению безопасности движения.

Для этого в соответствии с Правилами дорожного движения (Правила содержат общее требование о выполнении распоряжений сотрудников полиции, не конкретизируя, представителями каких подразделений эти сотрудники являются. Таким образом, распоряжение любого сотрудника полиции обязательно к исполнению участниками дорожного движения и другими лицами.) Законом РФ «О полиции», КоАП РФ и Наставлением по дорожно-патрульной службе ГИБДД инспекции им предоставлено право:

- проверять у водителей водительские, регистрационные и путевые документы, контролировать соответствие указанного в них маршрута следования и груза;
- отстранять от управления транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения, а также не имеющих водительских и регистрационных документов;
- доставлять в органы внутренних дел и подразделения ДПС участников дорожного движения, допустивших грубое нарушение правил или подозреваемых в совершении дорожно-транспортного происшествия;
- составлять протоколы об административных нарушениях правил в территориальные органы ГИБДД;
- докладывать рапортом о водителях, нарушивших правила и не остановившихся по их требованию;
- контролировать соблюдение правил перехода проезжей части улиц и дорог, перевозки людей, посадки и высадки пассажиров;
- следить за состоянием и содержанием дорог и дорожных сооружений, принимать всевозможные меры к устранению помех движению и докладывать о всех обнаруженных недостатках в дежурные части подразделений ДПС или органов внутренних дел;
- при обнаружении дорожно-транспортного происшествия оказывать помощь пострадавшим, принимать меры по задержанию участников происшествия, установлению очевидцев, сохранению обстановки и следов транспортных средств на месте ДТП, организации объезда.

Наиболее широкими полномочиями по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения наделены участковые инспектора полиции - работающие в сельской местности, где отсутствуют работники дорожно-патрульной службы. Кроме прав, перечисленных выше, участковые инспектора уполномочены:

- производить остановку ТС и проверку документов у водителей,
- запрещать или ограничивать дорожное движение в целях предотвращения ДТП и сохранения обстановки на месте происшествия;
- задерживать у водителей ТС водительские удостоверения и в сельской местности проводить освидетельствование участников дорожного движения на предмет установления состояния опьянения в порядке, установленном для сотрудников ДПС;
- при отсутствии или невозможности прибытия следственно-оперативной группы или работников ДПС производить осмотр мест ДТП и составляет необходимые материалы.

Итак, подводя итог, отметим, что нормативы, определяющие деятельность ГИБДД, предоставляют собой сложную, разветвленную систему, существование которой обусловлено исключительно широтой и надведомственным характером контрольно-надзорных полномочий ГИБДД в сфере, имеющей тесную взаимосвязь с различными отраслями производства и транспортного обеспечения. В свою очередь ГИБДД получает все большую специализацию по отдельным направлениям своей деятельности и расширяет контакты с другими государственными органами и ведомственными службами, занятыми в сфере дорожного движения.

### **§3. Формирование организационно-штатной структуры подразделений ГИБДД<sup>12</sup>**

Обеспечение безопасности дорожного движения связано с деятельностью многих субъектов государственного управления, которые заняты конструированием, изготовлением, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств, перевозками пассажиров и грузов, проектированием, строительством, реконструкцией, оборудованием и содержанием дорог, подготовкой и воспитанием водителей и пешеходов, регулированием движения и поддержанием порядка на дорогах, оказанием медицинской помощи пострадавшим.

Совершенствование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения приводило к тому, что на Госавтоинспекцию возлагались все новые и новые обязанности, соответственно дополнялись и видоизменялись правовые акты, регламентирующие деятельность структурных подразделений Госавтоинспекции и их организационно-штатное построение. При этом не всегда удавалось достичь желаемых результатов и постепенно по некоторым позициям Госавтоинспекция утрачивала возможность воздействия на процесс дорожного движения. Поэтому возникла необходимость научно обоснованного определения места и роли ГИБДД в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения с учетом современных условий.

На протяжении ряда последних лет совершенствовалось нормативно-правовое обеспечение деятельности Госавтоинспекции и одним из них является Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года №711, которым утверждено «Положение о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения МВД РФ» (далее – Положение), где в очередной раз были сформулированы задачи с учетом тех изменений, которые произошли в обществе.

Действующее Положение возлагает на Госавтоинспекцию функции по обеспечению соблюдения юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, стандартов и технических норм по вопросам безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Для реализации столь всеобъемлющих задач требуется оптимальная численность личного состава подразделений Госавтоинспекции, который способен был бы их решить. С этой целью МВД России совместно с заинтересованными органами федеральной власти и управления разработало и приняло ряд нормативно-правовых актов, которые содержат механизм и исходные данные для введения должностей сотрудников в формируемые подразделения для выполнения конкретных функций отнесенных к ведению Госавтоинспекции.

#### **Формирование и организационно-штатное построение подразделений ГИБДД**

Положение возлагает на Госавтоинспекцию довольно широкий и во многом трудоемкий перечень прав и обязанностей, реализация которых возлагается на конкретные структурные подразделения.

Согласно Указу Президента РФ от 1 марта 2011 года № 250 «Вопросы организации полиции» Госавтоинспекция входит в состав МВД Российской Федерации. Поми-

---

<sup>12</sup> Составлено по состоянию нормативно-правовых актов на 1 января 2012 года.

мо выше названного правового акта МВД России разработаны и утверждены отраслевые нормы по введению тех или иных должностей сотрудников Госавтоинспекция, рассмотрим ряд этих норм.

Приказом МВД РФ от от 16 июня 2011 г. № 678 утверждено Положение о ГУ ОБДД МВД России определены подразделения которые входят в систему Госавтоинспекции:

- технический надзор;
- регистрационно-экзаменационное подразделение;
- дорожная инспекция и организация движения;
- дорожно-патрульная служба;
- подразделения по исполнению административного законодательства;
- подразделения пропаганды;
- информационно-аналитические подразделения.

#### **Подразделения технического надзора**

В соответствии с действующим Наставлением по техническому надзору на эти подразделения возлагаются задачи по соблюдению:

- нормативов и стандартов, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации механических транспортных средств и прицепов к ним в части безопасности дорожного движения;
- нормативных актов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения при переоборудовании автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, мотоциклов и других мототранспортных средств, специализированных автотранспортных средств на предприятиях независимо от форм собственности, осуществляющих свою деятельность на территории Российской Федерации и также отдельными гражданами;

#### **Регистрационно-экзаменационные подразделения**

На регистрационно-экзаменационные подразделения Положением о Госавтоинспекции возложены задачи по контролю за соблюдением:

- нормативных актов, устанавливающих требования к подготовке участников дорожного движения;
- принятие экзаменов по правилам дорожного движения и навыкам вождения транспортных средств, выдача удостоверений на право управления автотранспортными средствами;
- осуществление регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним, выдача учетно-регистрационных документов и номерных знаков на зарегистрированные подвижной состав автомобильного транспорта при условии уплаты налогов, предусмотренных действующим законодательством;
- организация и проведение работы по розыску угнанных, похищенных автотранспортных средств и скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий.

#### **Организация движения и дорожная инспекция**

В целях осуществления мер по реализации требований Положения о Госавтоинспекции МВД РФ по контролю за соблюдением правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, реконструкции и ремонте дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов в части обеспечения безопасности дорожного движения, приказом МВД РФ от 19 февраля 2010 г. № 21 «О нормативной штатной численности сотрудников подразделений службы ДИ и ОД Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» установлены нормативы штатной численности сотрудников подразделений дорожной инспекции и организации движения.

## **Строчные подразделения дорожно-патрульной службы**

За весь период своего существования дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции претерпела серьезные как количественные, так и качественные преобразования.

Неоправданное рассредоточение сил и средств не способствовало повышению эффективности их использования. В сложившейся ситуации затруднялась организация оперативного и квалифицированного управления ими, усложнялось проведение систематического и действенного контроля за деятельностью личного состава. Все указанные обстоятельства мешали проведению эффективной работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Личный состав мелких формирований дорожно-патрульной службы использовалась зачастую не по назначению, т.е. отвлекался от непосредственного осуществления своих обязанностей. С другой стороны активный процесс автомобилизации страны и соответственно рост интенсивности движения остро поставил вопрос об организационном совершенствовании службы. Из-за низкой эффективности использования личного состава повысилась аварийность на дорогах. Было абсолютно ясно, что только увеличение численности инспекторов дорожно-патрульной службы без радикальной качественной реорганизации службы необходимого результата трудно получить. Поиски путей решения были найдены. Они заключались в сведении разрозненных сил дорожно-патрульной службы в более крупные подразделения. И сегодня дорожно-патрульная служба представляет собой разветвленную сеть строевых подразделений.

Система подразделений, образующих ДПС, включает:

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

2. Подразделения организации ДПС в структуре органов управления Госавтоинспекции МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации<sup>13</sup>, подразделений Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел по территориальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям<sup>14</sup>, управлений (отделов) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах<sup>15</sup>.

3. Строчные подразделения ДПС<sup>16</sup>:

а) полки, батальоны, роты, взводы ДПС, в том числе их структурные подразделения, а также отделения и группы;

б) специализированные батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции оперативного реагирования;

в) специализированные полки, батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции на специальных трассах;

г) специализированные батальоны, роты, взводы Госавтоинспекции по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения.

4. Иные создаваемые в установленном МВД России порядке подразделения с функциями ДПС.

В составе строевых подразделений созданы штабы с дежурными частями, группы административной практики, пропаганды, розыска, дознания, дорожного надзора.

Создание строевых подразделений позволило:

- более координировано управлять имеющимися силами и средствами;

<sup>13</sup> Далее – «органы управления Госавтоинспекции».

<sup>14</sup> Далее – «территориальные органы внутренних дел».

<sup>15</sup> Далее – «ОВДРО».

<sup>16</sup> Далее также – «строевые подразделения».

- повысить эффективность правоохранительной и правоприменительной деятельности;
- значительно повысить уровень использования современных научно-технических средств в процессе надзора за дорожным движением;
- получать более подробный анализ состояния аварийности и использовать его в изучении причин и условий возникновения;
- более качественно и оперативнее влиять на дорожно-транспортную обстановку;
- укрепить дисциплину и значительно повысить уровень профессиональной подготовки личного состава дорожно-патрульной службы.

Исходными данными для расчета численности личного состава дорожно-патрульной службы является характеристика внешних факторов оперативной обстановки обслуживаемой территории: численность населения, протяженность и принадлежность автомобильных дорог, количество состоящих на учете в Госавтоинспекции транспортных средств, совершаемых дорожно-транспортных происшествий и административных правонарушений в области дорожного движения, а также количество специальных постов.

До 2011 года Указом Президента Российской Федерации от 12 февраля 1993 г. № 209 были установлены нормативы по введению в штаты подразделения дорожно-патрульной службы должностей при следующих значениях:

- инспекторов дорожно-патрульной службы из расчета:
- одна единица на 35 км протяженности федеральных автомобильных дорог;
- одна единица 200 км протяженности республиканских, краевых, областных, ведомственных и частных автомобильных дорог;
- одна единица в городах и других населенных пунктах на 265 транспортных средств, состоящих на учете в Госавтоинспекции.

Годовая норма рабочего времени 8 час. x 365 дней = 2920 часов

- а) предпраздничные дни 1 час. x 8 дней = 8 часов;
- б) выходные дни 8 час. x 104 дня = 832 часа;
- в) праздничные дни 8 час. x 12 дней = 96 часов;
- в)очередной ежегодный отпуск: 30 (45) календарных дней + выходные и дополнительные 2 дня на проезд железнодорожным транспортом  
8 час. x (30 + 4 + 2) дней = 288 часа;
- д) дополнительный ежегодный оплачиваемый отпуск от 5 до 15 календарных дней (в среднем 4 дня) 8 час. x 4 дня = 32 часа;
- е) отпуск краткосрочный 10 дней (в среднем 3 дня)  
8 час. x 3 дня = 24 часа;
- ж) специальное профессиональное обучение и дополнительное профессиональное образование – 200 часов;
- з) служебно-боевая подготовка – 180 часов;
- и) болезни и прочие – 40 часов;

Итого: 1700

Плановая норма рабочего времени (годовая норма рабочего времени минус нерабочее время) 1220

Численность инспекторского состава ДПС для закрытия 8-часового поста или маршрута патрулирования определяется путем деления годовой нормы рабочего времени на плановую норму рабочего времени, которая составит для центральных районов:  $2920 : 1220 = 2,39$  ед.

За каждый час сверх 8 часов численность инспекторского состава ДПС увеличивается в среднем на 0,3 ед. ( $2,39 : 8 = 0,3$  ед.). Тогда численность инспекторского состава

ДПС для закрытия 12-часового поста или маршрута патрулирования составит 3,59 ед. ( $2,39 + 0,3 \times 4 = 2,39 + 1,2 = 3,59$  ед.).

Для закрытия маршрута патрулирования в течение суток в две смены по 12 часов из расчета 2 сотрудников в каждую смену потребуется 14,36 ед. (день –  $3,59 \times 2 = 7,18$  ед.; ночь –  $3,59 \times 2 = 7,18$  ед.).

Для закрытия поста ДПС в течение 20-часов в две смены продолжительностью по 8 часов + 12 часов из расчета 2 сотрудников в смену соответственно потребуется 11,96 ед. ( $(2,39 + 3,59) \times 2 = 5,98 \times 2 = 11,96$  ед.).

Для закрытия маршрута патрулирования, стационарного поста дорожно-патрульной службы в течение суток в три смены по 8 часов из расчета 2 сотрудников в каждую смену потребуется ( $2,39 \times 2 \times 3 = 14,34$  ед.).

При расчете обязательных норм не учитывается численность личного состава строевого подразделения, выполняющего функции руководства, управления и контроля, кадрово-воспитательной работы, материально-технического обеспечения, а также штатная численность контрольных постов полиции.

Соотношение должностей старшего инспектора дорожно-патрульной службы и инспектора дорожно-патрульной службы устанавливается 1:8.

По окончании формирования штатов старших инспекторов и инспекторов дорожно-патрульной службы определяется норма ежедневного выставления нарядов ДПС по обслуживанию постов и маршрутов в соответствии с разработанной и утвержденной дислокацией.

С учетом отмены Указа Президента №209 от 1993 года на текущий момент нормативно-правовые акты определяющие нормативно-штатную численность подразделений Госавтоинспекции перерабатываются. Действующие подразделения функционируют в пределах штатной численности по состоянию на 1 января 2012 года.

#### **Оценка оперативных возможностей строевых подразделений дорожно-патрульной службы**

Строевое подразделение дорожно-патрульной службы ГИБДД одновременно осуществляя контроль за дорожным движением и выполняет другие возложенные на него обязанности, такие как: регулирование дорожного движения, выезд на места дорожно-транспортных происшествий, производство дознания по ним, контроль за передвижением транспортных средств иностранных владельцев, проведения сопровождения, организация розыска транспортных средств, скрывшихся с мест ДТП, пропаганда Правил дорожного движения, а также выполняет общеполицейские функции. При этом следует отметить, что каждое строевое подразделение выполняет свои обязанности на территории одной административно-территориальной единице или нескольких территориальных образований.

Исходя из того, что обеспечить прикрытие всех имеющихся на обслуживаемой территории, так называемых «горячих точек» (в аварийном состоянии) нарядами дорожно-патрульной службы практически невозможно, поэтому главной задачей планирования работы подразделений ДПС является рациональная расстановка имеющихся сил и средств.

Только правильная расстановка сил и средств может служить гарантом в достижении наибольшей эффективности в работе Госавтоинспекции по контролю за дорожным движением.

Напрашивается вопрос, а какими же силами должна или может располагать дорожно-патрульная служба в конкретном регионе? Как уже было отмечено выше нормативы штатной численности сотрудников дорожно-патрульной службы устанавливаются исходя из, характеристики внешних факторов оперативной обстановки. Например, в среднем сельском районе, по территории которого проходят 105 км дорог федерального

значения, 600 км дорог местного значения и на учете в Госавтоинспекции состоят 7400 единиц транспорта, необходимо иметь 34 инспектора дорожно-патрульной службы. Определяется это число путем соотношения норм, характеризующих оперативную обстановку на одну единицу штатной должности инспектора ДПС. Исходя из полученной штатной численности инспекторского состава ДПС необходимо будет планировать впредь работу подразделения. Аналогичный расчет штатной численности инспекторов ДПС можно произвести применительно к любой местности.

С целью плодотворного использования личного состава дорожно-патрульной службы и рационального воздействия на участников дорожного движения с целью стабилизации основных показателей транспортной дисциплины, руководством подразделения разрабатывается план, который предусматривает расположение постов и маршрутов и называется он дислокацией.

Под дислокацией постов и маршрутов понимается расположение постов и маршрутов, на которых предусматривается несение дорожно-патрульной службы в определенное время (круглосуточно или в отдельные часы).

Основными источниками информации при разработке дислокации служат: результаты анализа дорожно-транспортных происшествий, совершенных на обслуживаемой территории, результаты анализа допускаемых нарушений Правил дорожного движения и установленная норма ежесуточного выставления нарядов. При этом непременно учитывается время и место совершения правонарушений, т.е. распределение их во времени и пространстве.

Анализ показывает, что уровень аварийности имеет значительные колебания в зависимости от месяца года и времени суток. Менее заметны колебания по дням недели. Учет этих зависимостей позволяет целенаправленно распределить служебное время инспекторского состава дорожно-патрульной службы для каждого периода года, дням недели и времени суток. Количество постов и маршрутов несения службы, заложенных в дислокацию, исчисляется из расчета максимального числа выхода сотрудников в одну смену.

В состав наряда патрульного автомобиля должно входить, как правило, не менее двух сотрудников ДПС.

Расстановка сил и средств ДПС осуществляется на основе принципа их концентрации в местах, характеризующихся наиболее сложной дорожно-транспортной обстановкой и аварийностью, с учетом:

1. Численности личного состава.
2. Технического оснащения строевых подразделений.
3. Протяженности и эксплуатационного состояния автомобильных дорог.
4. Интенсивности движения транспортных средств и пешеходов в различные периоды времени.

Наставлением по дорожно-патрульной службе установлено, что дислокация постов и маршрутов патрулирования составляется на определенный период времени, который определяется начальником органа внутренних дел или командиром строевого подразделения дорожно-патрульной службе. В течение этого периода дислокация может периодически уточняться и корректироваться в зависимости от изменений в оперативной обстановке (по результатам анализа). При существенных изменениях в оперативной обстановке разрабатывается новая дислокация. Дислокация пересматривается не реже одного раза в год с учетом анализа складывающейся обстановки.

К дислокации прилагаются:

1. Копии (выписки) из плана единой дислокации территориального органа внутренних дел, при необходимости – дислокаций постов и маршрутов патрулирования других подразделений территориальных органов внутренних дел.

2. Оценка обстановки по обеспечению безопасности дорожного движения в зоне ответственности строевого подразделения.

3. Карта-схема зоны ответственности с указанием постов и маршрутов патрулирования, мест расположения подразделений органов внутренних дел, других правоохранительных органов, медицинских учреждений, специальных стоянок для хранения задержанных транспортных средств, объектов жизнеобеспечения, органов государственной власти и местного самоуправления.

4. Расчет обязательных норм выставления инспекторского состава ДПС и патрульных автомобилей (мотоциклов)<sup>17</sup>.

5. Схема связи нарядов, в том числе с нарядами граничащих строевых подразделений и других подразделений территориальных органов внутренних дел.

В тех случаях, когда возникает необходимость обеспечения безопасности дорожного движения при проведении специальных мероприятий (массовых мероприятий), которые бывает трудно или даже невозможно заранее предусмотреть, расстановка сил и средств осуществляется по отдельным дислокациям. Эта дислокация разрабатывается применительно к конкретным условиям и охватывает более короткий промежуток времени. Такая дислокация называется специальной.

Дислокация постов и маршрутов патрулирования разрабатывается с учетом условий приведенных выше, утверждается начальником органа управления Госавтоинспекции и направляется в соответствующие органы внутренних дел для включения в планы единой дислокации сил и средств органов внутренних дел по обеспечению правопорядка в общественных местах. В том случае, если обслуживаемая автомобильная дорога, например, проходит по территории нескольких органов внутренних дел, кроме того, дислокация должна быть согласована с руководителями соответствующих органов внутренних дел, для обеспечения организации взаимодействия между нарядами этих органов.

Дислокация постов и маршрутов патрулирования составляется по форме, установленной Наставлением по дорожно-патрульной службе, исходя из складывающейся нормы ежесуточного выставления нарядов определяется количество постов и маршрутов, которые закрываются инспекторским составом. И это количество постов и маршрутов вносятся в дислокацию.

Действующее Наставление по дорожно-патрульной службе требует, что на каждый маршрут патрулирования и пост составляется карточка в двух экземплярах, один из которых хранится в дежурной части строевого подразделения или территориального органа внутренних дел, второй выдается сотруднику ДПС на время несения службы.

Исходя из особенностей дорожно-транспортной обстановки на пост, маршрут патрулирования могут разрабатываться дополнительные варианты карточки.

Карточка поста, маршрута патрулирования составляется на плотной бумаге, удобного для использования формата. Для многократного внесения в карточку, необходимой оперативной информации предусматривается техническая возможность, а при необходимости составляется новая. Карточка подписывается командиром строевого

---

<sup>17</sup> Транспортное средство Госавтоинспекции, на наружной поверхности которого нанесена специальная цветографическая схема, оборудованное стационарными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, средствами связи и другими техническими средствами, включенное в установленном порядке в постовую ведомость. К патрульным автомобилям (мотоциклам) относятся также патрульные автомобили (мотоциклы) скрытого контроля - без нанесенной на наружную поверхность специальной цветографической схемы, стационарных устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

подразделения и храниться в дежурной части, которая осуществляет их выдачу инспекторскому составу на смену и прием по окончании.

На каждый текущий месяц на основании разработанной дислокации постов и маршрутов составляется график работы личного состава подразделения. Данный документ отражает плановую расстановку личного состава по дням недели и времени суток. Графиком определяется для инспекторского состава дни и часы несения службы, устанавливаются выходные дни, а также отражается начало и окончание очередного отпуска, учебных сборов и курсов.

График несения службы инспекторским составом ДПС составляется на каждый месяц и утверждается графиком командиром строевого подразделения, для группы ДПС начальником отделения Госавтоинспекции, а в случае отсутствия отделения - руководителем органа внутренних дел.

Основой для составления графика является продолжительность рабочей недели, в соответствии с трудовым законодательством равной 40 часам и средней норме ежесуточного выставления нарядов. При несоответствии исходных данных по каждому инспектору, количество планируемых нарядов может регулироваться за счет предоставления определенному количеству инспекторскому составу очередных отпусков, выходных дней или наоборот их уменьшения, а также перехода из одной смены в другую.

Составление графика несения службы является одной из форм планирования работы подразделения в целом и каждого сотрудника, позволяет контролировать фонд рабочего времени и выполнение среднесуточной нормы выставления нарядов.

В настоящее время осуществляется пересмотр нормативно-правовых актов определяющих организационно-штатное построение подразделений ГИБДД и их штатную численность. С принятием актов регламентирующих данную деятельность будет создана новая система формирования и функционирования подразделений системы Госавтоинспекции.

#### **§4. Профессиональная подготовка личного состава подразделений ГИБДД**

Профессиональная подготовка личного состава органов внутренних дел и в частности подразделений Госавтоинспекции - это процесс целенаправленного обучения по формированию и развитию знаний, умений, навыков и норм поведения, обеспечивающих возможность успешной работы в определенной сфере деятельности. Этот процесс необходимо соответствующим образом спланировать, организовать и материально технически обеспечить. Обучение должно контролироваться, оцениваться и корректироваться в соответствии с программой подготовки кадров Госавтоинспекции. Конечным результатом такой подготовки является профессиональная подготовленность личного состава.

Уровень профессиональной подготовки отражается в аттестациях и учитывается, наряду с другими показателями по службе, при поощрениях и представлениях к присвоению специальных званий.

Успешное выполнение, задач стоящих перед Госавтоинспекцией в значительной степени зависит от состояния работы по отбору, расстановке, обучению и воспитанию кадров, от их общеобразовательной и профессиональной подготовки.

## **Правовые и организационные основы работы с кадрами, порядок отбора личного состава в подразделения ГИБДД**

Основной целью отбора является прием на службу в органы внутренних дел Российской Федерации граждан, способных добросовестно и качественно выполнять возложенные на них обязанности при прохождении службы в органах внутренних дел.

Лица, принимаемые на службу в органы внутренних дел, должны отвечать требованиям, предъявляемым к сотруднику органов внутренних дел:

- состояние здоровья;
- соответствие имеющегося у него образования и специальной подготовки, предъявляемой к должности, на которую он принимается;
- деловым, личным и нравственным качествам.

Работа по отбору кандидатов на службу в органы внутренних дел является одним из направлений их деятельности. Ее организация возлагается на руководителей органов внутренних дел, руководителей их структурных подразделений, в которых предполагается использовать кандидатов, а также на заместителя начальника по работе с личным составом (подразделение по работе с личным составом, помощника начальника по кадрам).

Результаты работы по отбору кадров на службу в органы внутренних дел отражаются в годовых отчетах. Итоги этой работы обсуждаются ежегодно на коллегиях или оперативных совещаниях, определяются пути ее совершенствования.

Основными направлениями деятельности по отбору кандидатов на службу являются:

- информирование населения о порядке приема на службу в органы внутренних дел и условиях службы;
- профессионально-ориентационные мероприятия с населением по вопросам службы в органах внутренних дел;
- непосредственный поиск кандидатов;
- первоначальные разъяснительные собеседования (консультации) с кандидатом.

*Информирование населения* о порядке приема и условиях службы в органах внутренних дел проводится, как правило, на основе специальных целевых программ, носящих комплексный характер, с использованием средств массовой информации, рекламы. Их разработка и проведение осуществляются сотрудниками кадровой службы с участием заинтересованных структурных подразделений органов внутренних дел, центров общественных связей и пресс-служб.

*Проведение профессионально-ориентационных мероприятий* с определенными группами населения (как правило, подпадающими под возрастные критерии отбора) по вопросам службы в органах внутренних дел могут проводиться путем личных встреч и отчетов руководителей и сотрудников органов внутренних дел, членов советов ветеранов перед населением, различными коллективами.

*Непосредственный поиск кандидатов* включает в себя:

- целенаправленную работу по отбору кандидатов в образовательных учреждениях профессионального образования, воинских частях и военных комиссариатах, трудовых коллективах, центрах занятости;
- публикацию объявлений о вакансиях должностей сотрудников (работников) в конкретном органе внутренних дел;
- направление запросов в образовательные учреждения профессионального образования, в общественные организации (общества), командование воинских частей (подразделений) относительно кандидатов для замещения вакантных должностей в органе внутренних дел;
- иные мероприятия.

Работа по отбору кандидатов на службу в органы внутренних дел носит плановый характер и включается в план работы органа внутренних дел и его структурных подразделений.

Планирование осуществляется с учетом текущей и перспективной потребности в кадрах, возможностей конкретных источников комплектования. При этом анализируются и учитываются потребности в кадрах, связанные с изменением штатной численности, перемещением сотрудников по службе, направлением на учебу, увольнением, а также необходимостью удовлетворения потребностей в кадрах других органов внутренних дел (вышестоящих, расположенных в местностях с тяжелыми и неблагоприятными климатическими условиями, комплектуемых на контрактной основе).

Изучение кандидатов для поступления на службу в органы внутренних дел осуществляется в два этапа:

- предварительное изучение;
- изучение кандидатов в процессе медицинского освидетельствования, психофизиологического обследования, сдачи испытаний по общей и физической подготовленности.

Предварительное изучение кандидатов на службу в органы внутренних дел организуется руководителем структурного подразделения органа внутренних дел, в котором предполагается использовать кандидата.

Кандидат, самостоятельно обратившийся в орган внутренних дел по вопросу приема на службу, также направляется для предварительного изучения к руководителю структурного подразделения органа внутренних дел, где возможно его использование.

Кандидат подает заявление, заполняет анкету, пишет автобиографию.

Руководитель структурного подразделения, в котором предполагается использовать кандидата, лично проводит с ним первоначальное разъяснительное собеседование, в ходе которого выясняет достоверность полученных в процессе предварительного изучения данных, мотивы поступления на службу, разъясняет характер предстоящей работы.

В процессе предварительного изучения кандидата в случае необходимости также проводится беседа с родителями, женой (мужем) кандидата. Обращается внимание кандидата и его родственников на характер будущей деятельности, условия службы в органах внутренних дел в целом и в конкретном структурном подразделении. Они информируются о гарантиях и компенсациях, установленных законодательством для сотрудников органов внутренних дел.

В случае принятия по итогам беседы, решения о продолжении предварительного изучения кандидата ему предлагается представить в подразделение по работе с личным составом:

- паспорт;
- трудовую книжку;
- страховое свидетельство государственного пенсионного страхования;
- документы воинского учета - для военнообязанных и лиц, подлежащих призыву на военную службу;
- для кандидатов на службу или работу по должностям, требующим специальных знаний или специальной подготовки, - документ об образовании, о квалификации или наличии специальных знаний.

Кандидатом могут быть представлены письменные рекомендации о возможности его службы в органах внутренних дел, характеристика с последнего места работы.

Проверка представленных кандидатом документов организуется подразделением по работе с личным составом в установленном порядке.

Результаты предварительного изучения кандидата оформляются справкой в заключении о приеме на службу в органы внутренних дел. В ней отражается:

- каким образом выявлен кандидат (обратился лично; рекомендован как возможный кандидат на службу конкретным сотрудником органа внутренних дел; выявлен в результате целенаправленного поиска или иным образом);

- кто и когда проводил разъяснительное собеседование;

- как, каким образом и в какие сроки проводилось изучение деловых, личных и нравственных качеств кандидата;

- какие профессионально значимые деловые качества выявлены при изучении, насколько уровень общей подготовки кандидата позволяет сделать вывод о возможности освоения должностных обязанностей, приобретения необходимых профессиональных знаний, умений и навыков;

- какие выявлены основные качества и свойства личности кандидата;

- основные мотивы выбора службы, отношение родственников кандидата к его возможной службе в органах внутренних дел;

- другие полученные в ходе изучения сведения и факты, представляющие интерес для принятия решения о соответствии кандидата требованиям и условиям приема на службу.

Подразделение по работе с личным составом, получив указание начальника органа внутренних дел, имеющего право назначения на должность, о продолжении изучения кандидата на службу, направляет его на медицинское освидетельствование, психофизиологическое обследование, организует проверку в целях выявления ограничений в приеме на службу в органы внутренних дел, проверку общей и физической подготовленности, проверку по учетам.

Медицинское освидетельствование кандидата проводится с целью определения его годности по состоянию здоровья к службе в органах внутренних дел и виду деятельности (в конкретной должности, по специальности) военно-врачебными комиссиями. Порядок медицинского освидетельствования регламентируется Инструкцией о порядке проведения военно-врачебной экспертизы в органах внутренних дел Российской Федерации и внутренних войсках Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденной приказом МВД России от 14 июля 2004 г. № 440.

Психофизиологическое обследование кандидата проводится одновременно с медицинским освидетельствованием в центрах психофизиологической диагностики МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации с целью определения их профессиональной пригодности к службе в органах внутренних дел.

Результаты медицинского освидетельствования и психофизиологического обследования представляются в подразделение по работе с личным составом. Заключение ЦПД о целесообразности использования кандидата в предполагаемой должности носят рекомендательный характер.

Кандидаты, признанные годными к службе в органах внутренних дел по состоянию здоровья, допускаются к последующим мероприятиям по отбору.

Изучение общей и физической подготовленности кандидата на службу в органы внутренних дел проводит подразделение по работе с личным составом.

Проверка кандидатов, принимаемых на службу в органы внутренних дел, проводится с целью установления сведений, являющихся ограничениями в приеме на службу в органы внутренних дел, установленными статьей законодательством Российской Федерации регламентирующей деятельность Полиции. Проверка проводится с письменного согласия проверяемого лица путем использования оперативных возможностей органов внутренних дел, а также в соответствии с законодательством Российской Феде-

рации о порядке допуска должностных лиц и граждан Российской Федерации к государственной тайне.

Проверка подразделяется на:

- полную;
- неполную;
- местную;
- дополнительную.

**Полной проверке подлежат лица:**

- принимаемые на службу на должности рядового и начальствующего состава, в том числе, направляемые на учебу в образовательные учреждения МВД России;
- принимаемые на работу на должности, предусматривающие оформление допуска к государственной тайне по первой и второй формам допуска.

Полная проверка проводится в отношении кандидата, его жены (мужа) и их близких родственников.

В процессе полной проверки осуществляются следующие мероприятия:

- проверка по учетам органов внутренних дел кандидата, его жены (мужа) и их близких родственников;
- проверка по месту жительства кандидата;
- подтверждение данных в необходимых случаях через соответствующие органы внутренних дел, органы записи актов гражданского состояния, иные органы.

**Неполной проверке подлежат лица:**

- принимаемые на работу в органы внутренних дел в качестве работников.

Неполная проверка проводится в отношении кандидата, его жены (мужа) и близких родственников, проживающих совместно с кандидатом, и включает в себя:

- проверку по учетам органов внутренних дел;
- проверку по месту жительства кандидата.

**Местной проверке подлежат лица:**

- принимаемые на должности государственных гражданских служащих и работников.

Местная проверка проводится в отношении самого кандидата по учетам органов внутренних дел.

Для проведения проверки кандидатов составляется план проведения проверки, который утверждается руководителем подразделения, имеющим право приема на должность, и скрепляется печатью подразделения установленного образца.

Проверка по учетам органов внутренних дел осуществляется:

- по оперативно-справочным учетам ГИАЦ МВД России, информационных центров МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации;
- по учетам отделов (управлений) внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах;
- по учетам подразделений собственной безопасности органов внутренних дел.

Запросы о проверке, оформляемые в виде требований, направляются:

- в отношении кандидата - в информационные центры МВД ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации по месту его рождения и регистрации по месту жительства. При необходимости - в органы внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах, в том числе по прежнему месту жительства;

- в отношении жены (мужа) кандидата и их близких родственников - в информационных центрах МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации по месту их рождения и регистрации по месту жительства, при необходимости - по прежнему месту жительства.

Проверка по учетам органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации проводится в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Запросы на проверку по учетам органов ФСБ России направляются через соответствующие информационные центры МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации.

На лиц, уволенных с военной службы, службы в правоохранительных органах (если с момента увольнения прошло не более одного года), мотивированные запросы направляются по месту прохождения службы.

В запросах, наряду с другими установочными данными кандидата указываются:

- основания проверки;
- цель проверки, которая позволила бы определить, какого рода информацию необходимо получить в результате проверки (например, подтверждение прохождения службы, употребление наркотических средств);

- где проходил службу проверяемый, период службы, занимаемая им должность.

В целях установления деловых, личных и нравственных качеств кандидата проводится проверка по месту жительства соответствующими органами внутренних дел.

В материалах проверки по месту жительства кандидата отражаются сведения о его образе жизни, поведении в быту, взаимоотношениях в семье и с окружающими, отзывы о кандидате его родственников, соседей, других лиц, при необходимости - иные сведения.

В обязательном порядке в проверке по месту жительства фиксируются сведения о привлечении кандидата к административной ответственности, доставлении в медицинский вытрезвитель.

Если проверяемый проживает в данной местности менее года, то указанная проверка проводится и по прежнему месту жительства.

Если кто-либо из близких родственников кандидата состоит на службе в органах внутренних дел или в других правоохранительных органах, федеральных органах исполнительной власти, где предусмотрено проведение проверки при приеме на службу, соответствующее подразделение по работе с личным составом запрашивает ее результаты. После получения ответа проверка на указанных лиц не проводится.

Все полученные в результате проверки данные должны быть тщательно изучены, сопоставлены и сверены с анкетой, автобиографией и справкой о предварительном изучении кандидата. При наличии расхождений данные уточняются. На указанные в настоящем пункте сведения распространяются положения законодательства Российской Федерации о персональных данных.

После окончания проверки сотрудником кадровой службы составляется заключение о ее результатах.

При получении сведений, которые могут препятствовать прохождению службы, в заключении обосновывается возможность приема (или отказа в приеме) кандидата на службу в органы внутренних дел. При этом следует объективно рассмотреть и оценить все характеризующие кандидата сведения.

Материалы проверки докладываются для согласования начальнику органа внутренних дел (подразделения), который имеет право назначения на должность.

Дополнительная проверка кандидата проводится при необходимости по вновь открывшимся обстоятельствам, связанным с биографией кандидата (сотрудника), а также в случае приема на службу лиц, ранее проходивших службу в органах внутрен-

них дел, в иных правоохранительных органах. Результаты дополнительной проверки отражаются в заключении и приобщаются к основным материалам проверки.

По окончании изучения и проверки кандидата сотрудник подразделения по работе с личным составом оформляет заключение о приеме на службу в органы внутренних дел.

По результатам изучения кандидата даются предложения о приеме на службу в органы внутренних дел, назначении на должность (стажером по должности). Вывод подписывается руководителем структурного подразделения органа внутренних дел, в котором предполагается использовать кандидата, сотрудником подразделения по работе с личным составом, проводившим его изучение, и согласовывается с заместителем начальника органа внутренних дел, курирующим данное структурное подразделение, а также с руководителем подразделения по работе с личным составом органа внутренних дел, начальник которого имеет право назначения на должность.

Решение о приеме кандидата на службу в органы внутренних дел принимается начальником органа внутренних дел, имеющего право назначения на должность и скрепляется печатью подразделения установленного образца. Оно оформляется в конце заключения с указанием должности, на которую предполагается назначить кандидата. При назначении кандидата стажером по должности в решении указывается продолжительность испытательного срока, определяется наставник.

Кандидаты, в отношении которых принято решение о приеме на службу в органы внутренних дел, дают обязательство о неразглашении сведений представляющих государственную и служебную тайну. Кандидат также обязуется в возможно короткий срок сообщать в подразделение по работе с личным составом обо всех изменениях в его анкетных данных.

При назначении кандидата на службу в органы внутренних дел стажером по должности с испытательным сроком начальник структурного подразделения, в котором работает стажер, обеспечивает дальнейшее изучение его деловых и личных качеств. Результаты изучения стажера, его подготовленность к службе в органах внутренних дел, степень соответствия требованиям по должности, на которой его предполагается использовать, отражаются в заключении о проверке соответствия занимаемой должности по результатам испытательного срока.

Если кандидат не может в настоящее время быть назначен на должность или стажером по должности по причинам, не препятствующим приему его на службу, то данное обстоятельство не может служить основанием для окончательного отказа в приеме на службу. Его кандидатура может быть рассмотрена впоследствии при наличии вакантных должностей.

Материалы изучения данного кандидата хранятся в подразделении по работе с личным составом вместе с материалами проверки и считаются действительными в течение шести месяцев с момента утверждения их начальником органа внутренних дел.

В случае, если кандидат не может быть принят на службу в органы внутренних дел, запись об этом делается в соответствующем разделе заключения о приеме на службу в органы внутренних дел сотрудником, проводившим его изучение. При этом дальнейшее изучение кандидата прекращается, о чем ставится в известность руководитель структурного подразделения органа внутренних дел, в котором предполагалось использовать кандидата, а также сам кандидат с указанием причин, препятствующих его приему на службу.

### **Виды профессионального обучения**

Наставление по организации профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации определяет порядок организации профес-

сиональной подготовки лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации и считает профессиональную подготовку сотрудников органов внутренних дел одним из приоритетных направлений оперативно-служебной деятельности.

В частности под профессиональной подготовкой понимается - организованный и целенаправленный процесс овладения и постоянного совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков, необходимых для успешного выполнения задач, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации, организуется в порядке, установленном законодательством и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Основными задачами профессиональной подготовки сотрудников являются:

1. подготовка квалифицированных кадров для органов внутренних дел Российской Федерации в соответствии с требованиями, предъявляемыми к правоохранительной деятельности;
2. изучение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих деятельность органов внутренних дел Российской Федерации, и их практическое применение при осуществлении оперативно-служебной деятельности;
3. обучение сотрудников умелым и эффективным действиям, обеспечивающим успешное выполнение оперативно-служебных и служебно-боевых задач;
4. совершенствование навыков руководящего состава по управлению, обучению и воспитанию подчиненных, по внедрению в практику оперативно-служебной деятельности достижений науки и техники, передовых форм и методов работы, основ научной организации труда;
5. формирование профессионального самосознания сотрудников, чувства ответственности за свои действия, стремления к постоянному совершенствованию своего профессионального мастерства с учетом специфики деятельности в конкретных подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации;
6. обучение сотрудников приемам и способам обеспечения профессиональной и личной безопасности в чрезвычайных обстоятельствах и в экстремальных условиях служебной деятельности;
7. выработка и постоянное совершенствование у сотрудников практических умений и навыков применения мер принуждения с соблюдением норм законодательства Российской Федерации и прав человека;
8. поддержание у сотрудников постоянной готовности решительно и умело пресекать противоправные деяния, используя физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие;
9. формирование высокой психологической устойчивости личности сотрудников, развитие у них наблюдательности, бдительности, памяти, мышления и других профессионально-психологических качеств и навыков;
10. совершенствование навыков обращения со специальной техникой и специальными средствами, эксплуатации транспортных средств и средств связи, электронно-вычислительной техники.

Важно отметить, что овладение необходимыми знаниями, умениями, навыками, поддержание их на должном уровне и стремление к достижению профессионального мастерства является служебной обязанностью всех сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

Система профессиональной подготовки кадров МВД России включает в себя:

1. раннюю профессиональную ориентацию молодежи на службу в органах внутренних дел (суворовские военные училища МВД России, лицеи, колледжи, классы с углубленной правовой и физической подготовкой);

2. специальное профессиональное обучение впервые принятых на службу сотрудников органов внутренних дел (центры профессиональной подготовки МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации, УВДТ, образовательные учреждения МВД России);

3. подготовку специалистов с высшим и средним специальным профессиональным образованием (образовательные учреждения высшего профессионального образования МВД России);

4. повышение квалификации, профессиональную переподготовку, учебные сборы и стажировку;

5. послевузовское профессиональное образование (адъюнктуры и докторантуры, создаваемые в образовательных учреждениях высшего профессионального образования и научных организациях МВД России);

6. обучение в процессе оперативно-служебной деятельности (служебно-боевая и морально-психологическая подготовка).

Подведение итогов и оценка работы по профессиональной подготовке сотрудников проводится в конце каждого года. Годовой отчет о состоянии профессиональной подготовки сотрудников по установленной форме направляется в ДГС и КО МВД России к 10 января.

#### **Специальное профессиональное обучение**

Специальное профессиональное обучение рядового и начальствующего состава осуществляется в центрах профессиональной подготовки, а также в образовательных учреждениях МВД России.

Процесс ускоренного приобретения знаний, умений, навыков и норм поведения, необходимых для выполнения служебных обязанностей по конкретной должности до самостоятельного исполнения служебных обязанностей проходят лица, впервые принимаемые на службу в органы внутренних дел на должности рядового и начальствующего состава.

Специальное профессиональное обучение не проходят сотрудники:

- окончившие очные отделения образовательных учреждений высшего профессионального образования МВД России, кроме лиц, прошедших обучение на платной договорной основе;

- ранее проходившие службу в органах внутренних дел или в иных государственных военизированных организациях, входивших до реорганизации в состав МВД России, и поступившие вновь на службу (при наличии в личном деле документов, подтверждающих прохождение ими специального профессионального обучения в предыдущий период службы);

- впервые принятые на службу в органы внутренних дел на должности высшего начальствующего состава.

Лица, впервые принятые на службу в органы внутренних дел на должности высшего начальствующего состава, осваивают специфику работы самостоятельно и путем стажировки, с последующим обучением в образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования МВД России.

Перед направлением сотрудника на специальное профессиональное обучение он проходит обучение по месту службы (стажировку в период испытательного срока).

Обучение по месту службы (стажировка) осуществляется со дня назначения лица, впервые принятого на службу в органы внутренних дел, стажером по должности или на должность, если прием на службу осуществлен без испытательного срока, и до

его направления на специальное профессиональное обучение. В рамках данного обучения осуществляется наставничество. Обучение проводится с помощью руководителя стажировки (наставника или, как правило, непосредственного начальника) по плану, разрабатываемому руководителем стажировки совместно с руководителем структурного подразделения, в котором проходит службу сотрудник (стажер), и под их контролем.

Начальник органа (подразделения), внутренних дел или его заместитель по работе с личным составом обязан:

- представить принятого сотрудника (стажера) личному составу, объявить приказ о назначении руководителя стажировки;
- утвердить план обучения, который разрабатывается на основании примерной программы организации стажировки по соответствующей категории сотрудников органов внутренних дел, с учетом уровня образования и должностных обязанностей сотрудника (стажера);
- провести инструктаж руководителя стажировки и обеспечить ему возможность осуществления обязанностей по обучению принятого на службу сотрудника (стажера);
- разъяснить сотруднику (стажеру) и руководителю стажировки условия и порядки обучения, их права и обязанности в этот период;
- создать сотруднику (стажеру) необходимые условия для учебы, обеспечить его нормативными правовыми актами и учебной литературой, позволяющими в полном объеме изучить вопросы, предусмотренные индивидуальным планом обучения;
- изучать в ходе обучения деловые и моральные качества сотрудника (стажера), проводить с ним собеседования по изученным вопросам;
- осуществлять систематический контроль за ходом обучения и работой руководителя стажировки в вопросах подготовки сотрудника (стажера);
- утвердить отчет сотрудника (стажера) и руководителя стажировки по итогам обучения.

ДГС и КО МВД России организует специальное профессиональное обучение для сотрудников органов (подразделений, учреждений) внутренних дел по отдельным должностным категориям. Перечень центров профессиональной подготовки и образовательных учреждений МВД России, порядок, конкретные сроки обучения, а также количество обучаемых, определяются ежегодным планом специального профессионального обучения, повышения квалификации, профессиональной переподготовки и учебных сборов кадров, утверждаемым приказом МВД России.

План МВД России разрабатывается ДГС и КО МВД России на основе представленных к 1 июня года, предшествующего планируемому, заявок органов (подразделений) внутренних дел.

Органы (подразделения, учреждения) внутренних дел на основании разнарядок МВД России составляют по фамильные списки сотрудников, подлежащих направлению на специальное профессиональное обучение, доводят их до сведения руководителей соответствующих структурных подразделений МВД, ГУМВД, УМВД, органов внутренних дел и кандидатов на учебу.

Подразделения по работе с личным составом МВД, ГУМВД, УМВД на основе анализа текучести и сменяемости кадров, имеющегося и предполагаемого некомплекта формируют ежегодные планы обучения кадров, в которых указывается количество сотрудников, подлежащих специальному профессиональному обучению, повышению квалификации, профессиональной переподготовке и учебным сборам, не предусмотренных разнарядками МВД России, по структурным подразделениям и учреждениям МВД, ГУМВД, УМВД, органам внутренних дел и должностным категориям. Сроки (даты) проведения специального профессионального обучения и учебных сборов, а также должностные категории и примерное количество сотрудников, направляемых на

обучение в центры профессиональной подготовки, определяются ежегодными планами - графиками проведения специального профессионального обучения и учебных сборов сотрудников в центрах профессиональной подготовки, разрабатываемыми и утверждаемыми в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России. Организация специального профессионального обучения и учебных сборов должна предусматривать равномерную в течение календарного года периодичность обучения и наполняемость центров профессиональной подготовки.

Командирование на специальное профессиональное обучение сотрудников осуществляется в порядке, установленном законодательством и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России, не позднее трех месяцев с момента назначения сотрудника на должность.

В случае направления сотрудника на специальное профессиональное обучение с нарушением установленного срока по данному факту на основании распоряжения (указания) вышестоящего начальника проводится служебная проверка. При нарушении установленных сроков по вине руководителя структурного подразделения органов внутренних дел, в котором проходит службу сотрудник, к данному руководителю применяются меры дисциплинарного воздействия.

Центры профессиональной подготовки и образовательные учреждения МВД России после каждого набора слушателей анализируют качество обучения по месту службы, выявляют пробелы в знаниях и принимают меры к их ликвидации в ходе специального профессионального обучения, а также на основе обобщенных данных вносят предложения в органы (подразделения) внутренних дел по улучшению качества обучения сотрудников (стажеров) по месту службы.

Приказами начальников центров профессиональной подготовки и образовательных учреждений МВД России сотрудники зачисляются на специальное профессиональное обучение слушателями. Выписки из приказов направляются в комплектующие органы внутренних дел, в которых сотрудники занимают штатные должности и где хранятся их личные дела.

Продолжительность специального профессионального обучения устанавливается не менее 500 часов. Конкретный срок, структура и содержание специального профессионального обучения для каждой должностной категории сотрудников определяются соответствующими рабочими учебными, тематическими планами и программами, разрабатываемыми центрами профессиональной подготовки и образовательными учреждениями МВД России на основе примерных программ. Рабочие учебные программы специального профессионального обучения должны быть согласованы со структурными подразделениями аппаратов МВД, ГУМВД, УМВД по направлениям оперативно-служебной деятельности.

Примерные программы разрабатываются подразделениями обеспечения кадровой работы МВД России, согласовываются с заинтересованными подразделениями МВД России и утверждаются руководством ДГС и КО МВД России.

Запрещается сокращать установленные примерными учебными программами сроки обучения.

Специальное профессиональное обучение в центрах профессиональной подготовки, образовательных учреждениях МВД России осуществляется по очной и заочной формам.

Обучение по заочной форме разрешается руководителем органа (подразделения) внутренних дел по мотивированному рапорту начальника комплектующего органа в порядке исключения:

- для сотрудников, имеющих уважительные причины: болезнь близких родственников, тяжелые семейные и другие обстоятельства, не позволяющие им выезд за пределы места проживания на длительный срок;

- для лиц, впервые принятых на службу в органы внутренних дел на должности среднего и старшего начальствующего состава, ранее проходивших службу на должностях офицерского состава и приравненных к ним должностям в государственных военнизированных организациях, при наличии документов, подтверждающих их службу в этих организациях;

- для лиц, принятых на должности рядового и младшего начальствующего состава, ранее проходивших службу во внутренних войсках МВД России, при наличии документов, подтверждающих их службу в указанных войсках.

Слушатели в период специального профессионального обучения могут привлекаться к выполнению задач полиции в порядке, определенном нормативными правовыми актами МВД России.

В период обучения по месту службы и специального профессионального обучения запрещается выдавать сотрудникам табельное оружие, а также привлекать их к проведению оперативно-служебных мероприятий, выполнение которых связано с риском для жизни и здоровья или может привести из-за их неподготовленности к неправомерным действиям.

Руководитель комплектующего органа внутренних дел на основании результатов обучения по месту службы и специального профессионального обучения принимает решение о допуске сотрудника к самостоятельному исполнению служебных обязанностей, о чем делается запись в Свидетельстве о специальном профессиональном обучении и в установленном порядке закрепляет за ним табельное оружие.

### **Обучение в образовательных учреждениях высшего профессионального образования МВД России**

Организация обучения в образовательных учреждениях высшего профессионального образования МВД России регламентируется соответствующими законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России и иных федеральных органов исполнительной власти.

Сотрудники, не прошедшие специальное профессиональное обучение, на заочную форму обучения в образовательные учреждения МВД России не направляются.

### **Повышение квалификации, профессиональная переподготовка, учебные сборы и стажировка**

Повышение квалификации и профессиональную переподготовку

- средний, старший и высший начальствующий состава органов внутренних дел проходит в образовательных учреждениях МВД России, других образовательных учреждениях, реализующих соответствующие образовательные программы, имеющих лицензии и государственную аккредитацию,

- учебные сборы рядовой, младший, средний и старший начальствующий состав - в центрах профессиональной подготовки,

- стажировку рядовой и начальствующий состав - по месту службы, в иных органах (подразделениях) внутренних дел, федеральных органах исполнительной власти Российской Федерации и иностранных государствах.

Целью повышения квалификации является обновление теоретических и практических знаний специалистов в связи с повышением требований к уровню квалификации и необходимостью освоения современных методов решения профессиональных задач.

Целью профессиональной переподготовки сотрудников является получение ими дополнительных знаний, умений и навыков по образовательным программам, предусматривающим изучение отдельных дисциплин, разделов правоохранительной и оперативно-служебной направленности, необходимых для выполнения нового вида профессиональной деятельности.

По результатам прохождения профессиональной переподготовки сотрудники получают диплом государственного образца, удостоверяющий их право (квалификацию) вести профессиональную деятельность в определенной сфере.

В результате профессиональной переподготовки сотруднику может быть присвоена дополнительная квалификация на базе полученной специальности.

Профессиональная переподготовка для получения дополнительной квалификации проводится путем освоения дополнительных профессиональных образовательных программ.

Целью учебных сборов по должностным категориям сотрудников органов внутренних дел является повышение их профессиональной готовности для выполнения оперативно-служебных задач по занимаемой или новой должности.

Основной целью стажировки является формирование и закрепление на практике профессиональных знаний, умений и навыков, полученных в результате теоретической подготовки.

Стажировка осуществляется также в целях изучения передового опыта, приобретения профессиональных и организаторских навыков для выполнения обязанностей по занимаемой или более высокой должности.

Повышение квалификации и учебные сборы по занимаемой должности проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в пять лет, в течение всей служебной деятельности сотрудников.

Внеочередное повышение квалификации по конкретной должности (специальности) осуществляется при назначении на вышестоящую должность (от начальника отделения, ему равного и выше) по ежегодному плану МВД России.

Повышение квалификации включает в себя следующие виды обучения:

краткосрочное (не менее 72 часов) тематическое обучение по конкретным вопросам оперативно-служебной деятельности сотрудников, которое заканчивается сдачей соответствующего экзамена, зачета или защитой реферата;

тематические и проблемные семинары (от 72 до 100 часов) по правовым, оперативно-техническим, криминалистическим, психологическим и другим проблемам, возникающим на уровне подразделений, регионов, органов (подразделений) внутренних дел;

длительное (свыше 100 часов) обучение специалистов в образовательном учреждении дополнительного профессионального образования для углубленного изучения актуальных проблем по профилю профессиональной деятельности.

Учебные сборы в центрах профессиональной подготовки проводятся, как правило, в объеме не менее 72 и не более 144 часов.

Потребность в повышении квалификации и учебных сборах по занимаемой должности определяется, исходя из списочной численности по каждой должностной категории сотрудников по состоянию на 1 апреля года, предшествующего планируемому, без учета:

обучающихся в образовательных учреждениях МВД России, других образовательных учреждениях среднего и высшего профессионального образования;

лиц со стажем работы в занимаемой должности менее трех лет;

лиц, подлежащих увольнению из органов (подразделений) внутренних дел в планируемый период;

женщин, находящихся в отпусках (по беременности и родам, уходу за ребенком) или имеющих детей в возрасте до трех лет.

Образовательные учреждения МВД России выдают слушателям, успешно завершившим курс обучения, один из следующих видов документов государственного образца:

- удостоверение о повышении квалификации - для лиц, прошедших краткосрочное обучение или участвовавших в работе тематических и проблемных семинаров по программе в объеме от 72 до 100 часов;

- свидетельство о повышении квалификации - для лиц, прошедших обучение по программе в объеме свыше 100 часов;

- диплом о профессиональной переподготовке - для лиц, прошедших обучение по программе в объеме свыше 500 часов;

- диплом о присвоении квалификации - для лиц, прошедших обучение по программе в объеме свыше 1000 часов.

Диплом удостоверяет право (соответствие квалификации) сотрудника на ведение профессиональной деятельности в определенной сфере.

### **Стажировка**

Стажировка может быть как самостоятельным видом дополнительного профессионального образования, так и одним из разделов учебного плана при повышении квалификации и профессиональной переподготовке сотрудников.

Стажировка организуется для следующих категорий сотрудников:

- впервые принятых на службу в органы внутренних дел и назначенных стажерами по должности в период прохождения испытательного срока или назначенных на должность, если прием на службу осуществлен без испытательного срока.

- назначенных на должности руководящего состава органов внутренних дел (от начальника отделения, ему равного и выше), за исключением случаев прохождения ими подготовки в период пребывания в резерве для назначения на эти должности. Подготовка резерва для назначения на должности руководящего состава органов внутренних дел осуществляется в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

- назначенных на должности профессорско-преподавательского и научного состава образовательных учреждений и научно-исследовательских организаций МВД России, состава специалистов по профессиональной подготовке центров профессиональной подготовки.

- ранее проходивших службу в органах внутренних дел и поступивших вновь на службу (при наличии в личном деле документов, подтверждающих прохождение ими специального профессионального обучения в предыдущий период службы).

- перемещенных по службе на новую должность, если выполнение ими функциональных обязанностей требует расширения и углубления профессиональных знаний и новых практических навыков.

Стажировка проводится:

- по месту службы или в иных органах внутренних дел по занимаемым должностям либо по должностям, на которые сотрудники зачислены в резерв для назначения на должности руководящего состава;

- в других федеральных органах исполнительной власти Российской Федерации, в ведущих научно-исследовательских организациях, образовательных учреждениях, консультационных фирмах Российской Федерации и иностранных государствах.

Продолжительность стажировки в зависимости от ее целей и должностных категорий сотрудников устанавливается от пяти дней до одного месяца руководителем со-

ответствующего органа внутренних дел и согласовывается с руководителем органа внутренних дел, в котором она проводится, если стажировка организована не по месту службы сотрудника.

Для сотрудников, впервые принятых на службу в органы внутренних дел и назначенных стажерами по должности в период прохождения испытательного срока или назначенных на должность, если прием на службу осуществлен без испытательного срока, ранее проходивших службу в органах внутренних дел и поступивших вновь на службу (при наличии в личном деле документов, подтверждающих прохождение ими специального профессионального обучения в предыдущий период службы), перемещенных по службе на новую должность, если выполнение ими функциональных обязанностей требует расширения и углубления профессиональных знаний и новых практических навыков, продолжительность стажировки устанавливается на срок не менее трех месяцев.

Стажировка носит индивидуальный характер и может предусматривать:

- самостоятельную теоретическую подготовку;
- приобретение профессиональных и организаторских навыков;
- изучение организации оперативно-служебной деятельности;
- изучение законодательных и нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, нормативных правовых актов МВД России и их применение в практической деятельности;
- участие в подготовке проектов нормативных правовых актов и организационно-распорядительных документов;
- выполнение функциональных обязанностей должностных лиц (в качестве временно исполняющего обязанности);
- участие в служебных командировках, совещаниях, учениях и других служебных мероприятиях;
- изучение других вопросов, связанных с повышением квалификации сотрудника.

### **Обучение в процессе оперативно-служебной деятельности**

#### **Служебно-боевая подготовка**

Обучение в процессе оперативно-служебной деятельности предусматривает систему мероприятий, направленных на закрепление и обновление в плановом порядке необходимых знаний, умений и навыков сотрудников в их повседневной служебной деятельности и при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Служебно-боевая подготовка включает в себя следующие разделы:

- служебную подготовку;
- боевую подготовку;
- физическую подготовку.

На занятиях по служебной подготовке с сотрудниками изучаются:

Содержание законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, нормативных правовых актов МВД России, их реализация в оперативно-служебной деятельности органов (подразделений) внутренних дел.

Тактика действий органов (подразделений) внутренних дел и отдельных сотрудников при решении оперативно-служебных задач.

Вопросы топографии:

Вопросы оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, авариях и катастрофах, при ранениях, травмах, отравлениях, утоплении,

поражении электрическим током, и т.д., само- и взаимопомощи при получении травматических повреждений и ранений, при несчастных случаях и внезапных заболеваниях.

Криминалистическая и специальная техника:

На занятиях по боевой подготовке формируются и отрабатываются навыки владения различными приемами оружия состоящего на вооружении ОВД.

Изучаются тактико-технические характеристики, правила пользования и приемы эксплуатации специальных средств, имеющихся в органах (подразделениях) внутренних дел (средства индивидуальной бронезащиты, активной обороны, обеспечения специальных операций, индивидуальной защиты органов дыхания и кожи).

Изучаются нормативные акты, регламентирующие строевую подготовку, правила ношения установленной формы одежды и предметов снаряжения сотрудника, а также отрабатываются строевые приемы и проводятся строевые смотры.

Формируется готовность сотрудников к личной защите и защите материальных и культурных ценностей органов внутренних дел от опасностей, возникающих при ведении военных действий или вследствие этих действий, а также при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

На занятиях по физической подготовке формируются и отрабатываются волевые и силовые качества, готовность к действиям в экстремальных условиях, владения приемами самообороны без оружия.

#### **Морально-психологическая подготовка**

Морально-психологическая подготовка является самостоятельным видом обучения сотрудников органов внутренних дел в процессе оперативно-служебной деятельности.

Морально-психологическая подготовка проводится в целях формирования у сотрудников органов (подразделений) внутренних дел моральной установки на верность Конституции Российской Федерации, законам Российской Федерации и Присяге сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации, личной убежденности в приоритете защиты прав и свобод человека и гражданина, психологической готовности к выполнению оперативно-служебных задач.

Основными задачами морально-психологической подготовки являются:

- формирование у сотрудников органов внутренних дел специальных морально-психологических, гражданских, нравственных, духовных и иных профессионально значимых качеств личности, обусловленных потребностями и особенностями оперативно-служебной деятельности, включая смелость, решительность, эмоционально-волевою устойчивостью, мотивационную готовность к безусловному и качественному выполнению оперативно-служебных задач, надежность и управляемость в любых условиях обстановки, моральное превосходство над правонарушителями, уверенность в себе и своих товарищах;

- развитие у сотрудников представлений о гражданском и профессиональном долге, чести и достоинстве, нравственных ценностях и принципах службы в органах внутренних дел;

- совершенствование психолого-педагогической и коммуникативной компетентности, повышение общей и правовой культуры руководителей и сотрудников органов (подразделений) внутренних дел;

- воспитание у личного состава ответственного отношения к выполнению должностных и специальных обязанностей и повышению уровня профессионализма;

- подготовка сотрудников, способных успешно решать оперативно-служебные задачи при строгом соблюдении служебной дисциплины и законности, норм профессиональной этики, обеспечении гарантий защиты прав человека и гражданина;

- обучение сотрудников навыкам поведения и общения, основанным на соблюдении профессионально-этических норм, применения способов регуляции своего психического состояния в различных условиях обстановки;

- формирование у сотрудников исторических, педагогических, психологических, правовых и культурологических знаний, необходимых для качественного выполнения оперативно-служебных задач.

Цели и задачи морально-психологической подготовки достигаются:

а) при проведении занятий по морально-психологической подготовке;

б) в ходе проведения занятий по служебно-боевой подготовке;

в) в процессе повседневной служебной деятельности и при выполнении оперативно-служебных задач.

*Знать уметь на самостоятельное изучение.*

#### **Формы служебно-боевой подготовки**

Типичными формами служебно-боевой подготовки являются:

- учебные сборы сотрудников по направлениям их оперативно-служебной деятельности;

- самостоятельная подготовка сотрудников;

- мероприятия профессионально-прикладного характера (тренажи перед заступлением на службу, конкурсы профессионального мастерства, эстафетные пробеги, спортивные соревнования и другие).

#### **Порядок организации служебно-боевой подготовки**

Служебно-боевая подготовка сотрудников организуется в органах (подразделениях) внутренних дел еженедельно в рабочее время.

В строевых подразделениях ДПС ГИБДД, а также других подразделениях, где сотрудники осуществляют сменный режим службы, обучение в системе служебно-боевой подготовки может быть организовано в нерабочее время. Для таких сотрудников предусматривается компенсация в соответствии с положениями действующего трудового законодательства и нормативными правовыми актами МВД России за проведение с ними занятий в системе служебно-боевой подготовки в нерабочее время.

Занятия по служебно-боевой подготовке начинаются:

- в органах (подразделениях) внутренних дел и строевых подразделениях ДПС ГИБДД - в январе;

- в образовательных учреждениях МВД России - одновременно с началом учебного года.

Занятия по разделам служебно-боевой подготовки продолжаются в течение 10 месяцев. Учебный год заканчивается проведением итоговых занятий и с обязательным принятием дифференцированных зачетов по служебно-боевой подготовке. При необходимости занятия по служебно-боевой подготовке могут быть продолжены до окончания календарного года.

По разделу физической подготовки занятия продолжаются весь год.

Сотрудники, в том числе имеющие допуск к сведениям, составляющим государственную тайну, обязаны вести записи в ходе занятий по изучаемой тематике в служебных (рабочих) тетрадях (прошнурованных, пронумерованных, скрепленных печатью и зарегистрированных в подразделениях делопроизводства) в объеме, необходимом для повторного самостоятельного изучения. Срок хранения тетрадей - пять лет.

#### **Порядок учета, контроля и оценки служебно-боевой подготовки**

Учет итогов обучения и уровня подготовленности сотрудников ведется в журналах учета посещаемости занятий и успеваемости по служебно-боевой подготовке.

Контроль за организацией и состоянием служебно-боевой подготовки осуществляется с целью определения:

- соответствия содержания обучения с учетом особенностей оперативной обстановки и приоритетных направлений борьбы с преступностью,
- актуальности изучаемых тем применительно к специфике оперативно-служебных задач, выполняемых сотрудниками;
- уровня сформированных знаний, умений и практических навыков, а также их взаимосвязи с показателями оперативно-служебной деятельности личного состава;
- готовности сотрудников к выполнению оперативно-служебных задач;
- качества и регулярности проводимых занятий, полноты выполнения учебной программы;
- соотношения практических и теоретических занятий в тематическом плане и расписании занятий;
- участия руководящего состава в учебном процессе;
- посещаемости занятий сотрудниками;
- причин организационных и методических упущений;
- наличия и состояния учебно-материальной базы, материально-технического обеспечения служебно-боевой подготовки;
- состояния учетно-отчетной документации и делопроизводства.

Уровень служебно-боевой подготовки определяется:

- на теоретических и практических занятиях в течение учебного года;
- на контрольно-проверочных занятиях по итогам обучения за первое полугодие;
- при проведении итоговых занятий по окончании учебного года;
- при проверке органа (подразделения) внутренних дел, осуществляемой в соответствии с требованиями нормативных правовых актов МВД России.

От проверок по физической подготовке освобождаются сотрудники:

- не прошедшие специальное профессиональное обучение;
- временно недопущенные врачом по состоянию здоровья.

Состояние профессиональной подготовки личного состава проверяется во время:

- инспектирования (инспекторской проверки);
- контрольных проверок, целевых выездов, а также в период проведения итоговых занятий по окончании учебного года.

Подводя итоги изложенного можно отметить, что работа по отбору кандидатов на службу в органы внутренних дел носит плановый характер и включается в план работы органа внутренних дел и его структурных подразделений.

Планирование осуществляется с учетом текущей и перспективной потребности в кадрах, возможностей конкретных источников комплектования.

## **Раздел 2. Контрольные и надзорные функции ГИБДД в области обеспечения безопасности дорожного движения**

### **§5. Меры административного воздействия, применяемые должностными лицами подразделений ГИБДД**

В комплексе мер, направленных на улучшение экономического и социального уровня жизни общества, важное место отводится мероприятиям правового, организационного и воспитательного характера, проводимые для повышения правосознания и предупреждения опасного поведения участников дорожного движения. Особая роль среди этих мер принадлежит деятельности по привлечению правонарушителей к административной ответственности, призванной оказать позитивное влияние на участников дорожного движения.

#### **Система правовых норм устанавливающих административную ответственность в области дорожного движения**

Одной из актуальных проблем, существующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, является высокий уровень аварийности. К последствиям такого уровня аварийности, можно отнести материальный ущерб, травматизм различной степени тяжести и гибель участников дорожного движения. Одной из главных причин высокого уровня аварийности является увеличение количества автотранспортных средств, противоправное и агрессивное поведение водителей. К числу наиболее распространенных причин аварийности относятся управление транспортным средством (ТС) в состоянии опьянения, превышение скорости, выезд на полосу встречного движения.

Проблема предотвращения дорожно-транспортных происшествий является комплексной и требующей для своего решения совместных усилий не только государственных органов исполнительной власти, но и органов местного самоуправления, а также негосударственных организаций. В осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения значительную роль играют общественные объединения, создаваемые для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении.

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере. Вся совокупность таких актов представляет собой определенную систему, которую составляют:

- Конституция Российской Федерации, федеральные законы, акты Президента России, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные (межведомственные) нормативно-правовые акты как федерального, так и регионального уровней. Наряду с российскими правовыми актами в эту систему входят и международные документы по безопасности дорожного движения, к которым присоединилась Российская Федерация.

Ведущее место в общегосударственной системе обеспечения общественного порядка и общественной безопасности занимает полиция. Правовые основы организации и деятельности полиции определены Законом «О полиции» от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ.

Согласно статье 2 Закона «О полиции» одним из основных направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения. В соответствии с Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения возложена на специализированное подразделе-

ние в сфере внутренних дел - Государственную инспекцию безопасности дорожного движения, которому делегированы эти полномочия, но уже в более широком контексте.

В зависимости от сферы применения норм направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, нормы можно подразделить на три основные группы:

- *первая группа* - нормы, устанавливающие правовой порядок дорожного движения, права и обязанности его участников, требования к водителям транспортным средствам, автомобильным дорогам и средствами регулирования движения;
- *вторая группа* - нормы, предусматривающие ответственность за нарушение предписаний направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;
- *третья группа* - нормы, определяющие порядок и формы управляющего воздействия на участников дорожного движения.

Базовым для рассматриваемой сферы общественных отношений является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 года № 196. Настоящий законодательный акт определяет приоритетные направления и принципы государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, основные формы и методы их реализации, регламентирует основные требования, предъявляемые к субъектам, функционирующим в области дорожного движения.

Основным нормативным актом, устанавливающим порядок дорожного движения на территории России, являются - Правила дорожного движения Российской Федерации (далее – Правила).

Требования к техническому состоянию и оборудованию транспортных средств, положения, касающиеся обязанностей должностных лиц предприятий, организаций и учреждений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, объединены в самостоятельный документ – «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», утвержденный Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (с последующими изменениями и дополнениями).

В сущности ПДД есть нормативное закрепление ограничений направленных на обеспечение правопорядка и государственной дисциплины в сфере дорожного движения, непосредственно затрагивающие интересы всех участников дорожного движения (водителей, пешеходов и пассажиров), а также организаций независимо от их организационной подчиненности и формы собственности. Правила в основном, определяют порядок их взаимодействия только непосредственно в процессе движения транспортных средств, опираясь на инструкции, положения, правила, Государственные стандарты и другие нормативные правовые акты, образующие круг предписаний обязательного характера установленные государством в целях регулирования общественных отношений в сфере дорожного движения.

Если говорить об области правовой охраны общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в зависимости от степени общественной опасности и последствий того или иного нарушения, виновные в его совершении могут понести:

- административную, гражданско-правовую и уголовную ответственность.

В правовом регулировании отношений, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, наиболее значительное по объему место занимают нормы административного права. Их преобладание обуславливается, прежде всего, направленностью на установление позитивных правил поведения участников дорожного движения и должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспорта и содержание автомобильных дорог. Именно в нормах административного права конкретизированы функции, права и обязанности органов, занятых обеспечением безопасности до-

рожного движения, установлены составы нарушений правил дорожного движения, меры ответственности за их совершение.

Нормы, предусматривающие административную, гражданско-правовую и уголовную ответственность можно условно разделить на:

- *материальные*, определяющие содержание обязанностей и прав участников регулируемых общественных отношений, их правовой статус, санкции за определенные нарушения;

- *процессуальные*, устанавливающие порядок реализации обязанностей и прав, предусмотренных для участников общественных отношений материально-правовыми нормами.

К важнейшим *материальным* нормам следует отнести:

- Кодекс РФ об административных правонарушениях;
- Гражданский Кодекс РФ, устанавливающий общие основания, ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности;
- Уголовный Кодекс РФ.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях - определяет принципы и общие положения, предусматривающие ответственность за нарушение нормативов действующих в области дорожного движения. Регламентирует производство по делам об административных правонарушениях, определяет составы правонарушений на транспорте и области дорожного движения (ст.ст. 8.22, 8.23, 11.21, 11.23, 14.37, 14.38, 17.7, 17.9, 19.3, 19.4, 19.5, 19.22, 20.25 и 12 Глава КоАП РФ). Устанавливает административные санкции и порядок их реализации. ведения производства по ним и полномочия конкретных должностных лиц в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Диспозиции большинства норм, предусматривающих ответственность за нарушения в области дорожного движения, носят бланкетный характер – в них говорится лишь о нарушении определенных правил (ПДД, правил регистрации автотранспортных средств и др.), т.е. в нормах с бланкетными диспозициями деяние может образовать состав правонарушения, только тогда, когда оно было выражено в нарушении закрепленных соответствующих нормативных актах специальных правил безопасности.

УК РФ устанавливает признаки, по которым отдельные нарушения нормативов, действующих в сфере ОБДД, можно отнести к преступлениям, а виновных в их совершении привлечь к уголовной ответственности, например (ст. ст. 264, 266, 268 УК РФ и др.)

Поскольку автомобиль является источником повышенной опасности, то применяются положения ст. 1079 ГК РФ, в соответствии с которой юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Таким образом, область дорожного движения регулируется большим количеством нормативных правовых актов, определяющих совокупность требований к ее основным элементам – участникам дорожного движения (водителю, пешеходу и пассажиру), транспортному средству, автомобильной дороге и окружающей среде. Многообразие предписаний обязательного характера, установленных государством для регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения тесно связаны между собой и в случае их применения требуется обращаться к нормам других законодательных актов.

Кроме того, в соответствии с действующим законодательством за нарушения указанных нормативов участники дорожного движения могут привлекаться к дисциплинарной ответственности.

К *процессуальным* нормам, устанавливающим порядок реализации обязанностей и прав, предусмотренных для участников общественных отношений, материально-правовыми нормами относятся:

- КоАП РФ, которым определен порядок производства по делам об административных правонарушениях, в том числе установление мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях;

- Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденный приказом МВД России от 02.03.2009 г. №185.<sup>18</sup> определяет порядок действий сотрудников органов внутренних дел, связанных с реализацией указанной государственной функции.

- ГПК РФ и УПК РФ.

### **Полномочия должностных лиц ГИБДД по применению мер административного принуждения**

Административное принуждение обладает специфическими признаками, которые позволяют выделить его в качестве самостоятельного вида государственного принуждения. Административное принуждение является особым видом государственного принуждения, имеющим своим назначением охрану общественных отношений, складывающихся преимущественно в сфере государственного управления. Меры административного принуждения используются в процессе реализации исполнительной власти соответствующими органами и должностными лицами, что представляет собой результат проявления их государственно-властных полномочий. Всем мерам административного воздействия присущ властно-принудительный характер<sup>19</sup>.

Сущность обеспечения безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы убедить или при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, все министерства, ведомства, предприятия, учреждения и другие организации, всех должностных лиц, а также граждан соблюдать требования норм, касающихся безопасности дорожного движения<sup>20</sup>.

Выполнение этих задач возможно только при реализации Государственной инспекцией безопасности дорожного движения соответствующих государственно-властных полномочий, применения мер административного принуждения.

Большинство ученых в зависимости от целей и способа обеспечения правопорядка, определяемых объективным характером общественных отношений и противоправных посягательств на эти отношения, все меры административного принуждения подразделяют на:

- меры административного предупреждения (*административно-предупредительные меры*);
- меры административного пресечения (*административно-пресекательные меры*);
- меры административно-процессуального обеспечения;

<sup>18</sup> Далее – «государственная функция».

<sup>19</sup> См.: Административное право: учебник / Под ред. Л.Л. Попова. М., 2002. С. 286.

<sup>20</sup> См.: Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1983.

– меры административной ответственности<sup>21</sup>;  
– административно-правовые восстановительные меры принуждения, которые применяются в целях возмещения причиненного ущерба, восстановления прежнего положения вещей<sup>22</sup>.

Меры административного предупреждения (административно-предупредительные меры), будучи одним из видов административного принуждения, используются субъектами их применения в целях предупреждения правонарушений и обстоятельств, угрожающих общественной и личной безопасности граждан. Они выступают в качестве ограничений административно-правового характера, административно-побудительных действий в отношении того или иного физического, должностного или юридического лица<sup>23</sup>. Так, должностным лицам ГИБДД в целях предупреждения правонарушений предоставлено право применять такие административно-предупредительные меры, как остановка транспортного средства, технический осмотр, досмотр транспортных средств, грузов и багажа, личный досмотр водителей, пассажиров, иных участников дорожного движения, проверка документов водителей, предусмотренных Правилами дорожного движения<sup>24</sup>, использование транспорта и средств связи, принадлежащих физическим и юридическим лицам независимо от форм собственности, приглашение граждан для оказания содействия сотрудникам ГИБДД в составлении процессуальных документов, выяснение обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и т.п., временный запрет или ограничение движения транспортных средств и пешеходов в случае аварии, происшествия, проведения массовых мероприятий, проведение реквизиции транспортных средств, т.е. временного их изъятия в силу государственной необходимости при наступлении стихийных бедствий, и т.п.

Характерная черта указанных административно-предупредительных мер заключается в том, что они могут применяться к участникам дорожного движения при отсутствии факта правонарушения. При определенных обстоятельствах, создающих угрозу общественной или личной безопасности граждан (стихийных бедствиях, техногенных катастрофах, эпидемиях, пожарах, дорожно-транспортных происшествиях, ухудшении дорожных условий), должностные лица ГИБДД вынуждены прибегать к применению принудительных мер к лицам, которые не являются правонарушителями.

Меры административного пресечения (административно-пресекательные меры) как разновидность административного принуждения обладают всеми его признаками. По мнению профессора А.П. Коренева, под мерами административного пресечения понимаются способы и средства принудительного воздействия, применяемые в целях прекращения противоправного деяния, предотвращения его опасных последствий,

---

<sup>21</sup> См.: Корнев А.П. Административное право России. Ч. I: Учебник. М., 2000; Попов Л.Л. Административное право: Учебник. М., 2002; Алехин А.П. Административное право Российской Федерации: Учебник / А.П. Алехин, А.А. Кармолицкий, Ю.М. Козлов. М., 2002 и др.

<sup>22</sup> См.: Бахрах Д. Н. Административное право России: учебник для вузов. М., 2003.

<sup>23</sup> См.: Корнев А.П. Указ. соч. С. 192.

<sup>24</sup> Согласно п. 2.1.1 Правил дорожного движения водитель обязан иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им, для проверки: водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения – временное разрешение; регистрационные документы и талон о прохождении государственного технического осмотра на данное транспортное средство, а при наличии прицепа – и на прицеп; документ, подтверждающий право владения, или пользования, или распоряжения данным транспортным средством, а при наличии прицепа – и на прицеп – в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца; в установленных случаях путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов; страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.

а также в целях создания возможности для последующего привлечения нарушителя к юридической ответственности<sup>25</sup>.

Одна из основных целей пресечения – прекратить административно наказуемое деяние и не допустить новых. Вместе с тем меры административного пресечения могут быть применены уполномоченными на то должностными лицами для прекращения общественно опасных действий граждан, не достигших 16 лет, а также невменяемых, не-деликтоспособных.

Перечень мер административного пресечения, применяемого сотрудниками Госавтоинспекции, весьма широк и разнообразен. Такое право, для пресечения противоправных действий водителей, пешеходов и других участников дорожного движения, должностным лицам ГИБДД предоставлены Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», Законом РФ «О полиции», КоАП РФ, Правилами дорожного движения<sup>26</sup>, Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации<sup>27</sup>, Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>28</sup>, Наставлением по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами.

Перечень средств и способов пресечения, содержащихся в нормативных правовых актах, не является исчерпывающим.

В статье 27.1 КоАП РФ говорится, что в целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления уполномоченное лицо (в том числе и должностные лица ГИБДД) вправе в пределах своих полномочий применять следующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении:

- 1) *доставление* (ст. 27.2 КоАП РФ);
- 2) *административное задержание* (ст.ст. 27.3, 27.4, 27.5, 27.6 КоАП РФ);
- 3) *личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице* (ст. 27.7 КоАП РФ);
- 4) *досмотр транспортного средства* (ст. 27.9 КоАП РФ);
- 5) *изъятие вещей и документов* (ст. 27.10 КоАП РФ);

---

<sup>25</sup> См.: Корнев А.П. Указ. соч. С. 194.

<sup>26</sup> См.: О Правилах дорожного движения: Постановление Совета Министров-Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // *Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации*. 1993. № 47. Ст. 4531.

<sup>27</sup> См.: Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Утв. Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // *СЗ РФ*. 1998. № 25. Ст. 2897.

<sup>28</sup> См.: Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185.

6) *отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида* (ст. 27.12 КоАП РФ);

7) *освидетельствование на состояние алкогольного опьянения* (ст. 27.12 КоАП РФ)<sup>29</sup>;

8) *медицинское освидетельствование на состояние опьянения* (ст. 27.12 КоАП РФ)<sup>30</sup>;

9) *задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации* (ст. 27.13 КоАП РФ);

10) *арест товаров, транспортных средств и иных вещей* (ст. 27.14 КоАП РФ);

9) *привод* (ст. 27.15 КоАП РФ);

При применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях предусмотренных ст.ст. 27.7, 27., 27.9 и 27.14 КоАП РФ, в случае необходимости применяются фото- и киносъемка, видеозапись, иные установленные способы фиксации вещественных доказательств. Кроме того, в соответствии с п. 19 ст. 13 Закона РФ «О полиции» должностные лица Госавтоинспекции в целях обеспечения производства по делу об административном правонарушении также имеют право производить: фотографирование, звукозапись, кино- и видеосъемку, дактилоскопирование лиц, подозреваемых в совершении административного правонарушения при невозможности установления их личности.

Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях (*меры административно-процессуального обеспечения*), *меры административно-го пресечения* и административно-предупредительные меры сходны по своему назначению, обладают общими характерными чертами и имеют единую цель.

Меры административного предупреждения, пресечения и процессуального обеспечения могут применяться независимо или одновременно друг с другом, так как проверка должностным лицом ГИБДД документов водителя может повлечь его отстранение от управления в связи с необходимостью задержания или запрещения эксплуатации транспортного средства и привлечением к административной ответственности.

### **Виды административных наказаний применяемых к правонарушениям в области дорожного движения**

Статистические данные органов внутренних дел показывают, что из года в год в стране совершается значительное количество правонарушений на автомобильном транспорте, предупреждение и искоренение которых вызывает необходимость применения мер административной ответственности.

Административное наказание является мерой ответственности за совершение правонарушения в области дорожного движения. Этот термин законодательно закреплен в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, заменив собой правовую категорию «административное взыскание».

А.П. Шергин справедливо считает, что термин «административное наказание» точнее отражает суть карательной санкции и не создает тавтологической ситуации с за-

---

<sup>29</sup> См.: Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов осуществляется в порядке, определяемом Постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 и детализированным в Приказе Минздрава России от 14 июля 2003 г. № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения», а также в Приказе МВД России от 4 августа 2008 г. № 676 «Об утверждении форм акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения».

<sup>30</sup> Там же.

конодательной конструкцией «взыскание взыскивается»<sup>31</sup>. Аналогичную позицию занимает и Д.Н. Бахрах, который полагает, что новое название мер административной ответственности, во-первых, лучше раскрывает их карательное содержание и предназначение, во-вторых, подчеркивает их связь и близость к мерам уголовной ответственности, в-третьих, отражает общие черты этих видов ответственности<sup>32</sup>. С. О. Екимов основывается на том, что «законодатель стремился подчеркнуть общественную опасность административного правонарушения»<sup>33</sup>. Смена наименований в данном Кодексе не случайна: она во многом вызвана также необходимостью согласованности формы и содержания этой правовой категории<sup>34</sup>.

Понятие административного наказания дано в ст. 3.1 КоАП РФ, как установленная государством мера ответственности за совершение административного правонарушения.

Административное наказание имеет следующие признаки, выделяемые в юридической литературе:

- представляет собой установленную государством меру ответственности;
- применяется лишь за совершенное административное правонарушение;
- может быть применено только к лицу, признанному виновным в совершении административного правонарушения;
- есть кара, которая заключается в обусловленном им лишении или ограничении прав и свобод правонарушителя;
- всегда носит личный или имущественный характер и не должно затрагивать интересы третьих лиц;
- применяется широким кругом уполномоченных на то субъектов;
- всегда влечет следствие, при котором правонарушитель и после исполнения административного наказания считается подвергнутым такому наказанию<sup>35</sup>.

Наказуемость также является одним из признаков правонарушения, однако значение все-таки имеет не жесткость наказания. Достижение целей административной ответственности зависит от неотвратимости ее наступления и справедливости наказания. Важнейшие принципы юридической ответственности заключаются в ее законности и соразмерности (индивидуализация)<sup>36</sup>.

К проблеме понятия законности как неуклонного исполнения законов и принятых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов государственными органами, должностными лицами, гражданами и общественными объединениями обращались многие авторы<sup>37</sup>. Мера ответственности должна быть соразмерна тяжести совершенного правонарушения и особенностям личности виновного. Но для индивидуализа-

---

<sup>31</sup> Шергин А.П. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. М., 2002. С. 44.

<sup>32</sup> Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под общ. ред. Э. Н. Ренова. М., 2002. С. 38.

<sup>33</sup> Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под общ. ред. В.В. Черникова и Ю.П. Соловья. М., 2002. С. 54.

<sup>34</sup> Подробнее см.: Максимов И.В. Указ. соч. С. 169.

<sup>35</sup> Там же. С. 174.

<sup>36</sup> Шергин А.П. Административные взыскания по советскому праву: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1969. С. 89, 96; Он же. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. С. 16; Максимов И.В. Указ. соч. С. 134.

<sup>37</sup> См., напр.: Дугенец А.С. Указ. соч. С. 66-69; Коренев А.П. Нормы административного права и их применение: Монография. М., 1978. С. 65; Масленников М.Я. Российский административный процесс. Тверь, 2001. С. 93; Сорокин В.Д. Административный процесс и административно-процессуальное право: монография. СПб, 2002. С. 40 и др.

ции ответственности необходимы определенные предпосылки в виде законодательного закрепления возможностей дифференциации ответственности<sup>38</sup>.

Индивидуализация наказаний прописана во многих статьях Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, например: лишение специального права в виде права управления транспортным средством не может применяться к лицу, которое пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью, за исключением случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения, уклонения от прохождения в установленном порядке медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также оставления указанным лицом в нарушение соответствующих правил места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся (ч. 3 ст. 3.8), Кроме того, индивидуализация наказаний проявляется в законодательном закреплении обстоятельств, смягчающих и отягчающих ответственность за совершение правонарушений (ст. ст. 4.2, 4.3 КоАП РФ), в возможности при малозначительности совершенного правонарушения освободить нарушителя от административной ответственности и ограничиться устным замечанием (ст. 2.9 КоАП РФ).

Виды административных наказаний перечислены в части 1 ст. 3.2 КоАП РФ. Выстраивая перечень административных наказаний в КоАП РФ, законодатель взял за основу степень суровости административного наказания в зависимости от «ценности» объекта его ограничительного воздействия.

Рассмотрим отдельные виды административных наказаний, применяемых за нарушение Правил дорожного движения. За правонарушения, совершенные участниками дорожного движения, в КоАП РФ установлены наказания:

- 1) предупреждение,
- 2) административный штраф,
- 3) конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения,
- 4) лишение водителя права управления транспортными средствами;
- 5) административный арест.

В системе административных наказаний одно из достаточно заметных мест занимает предупреждение. В статье 3.4 КоАП РФ законодателем четко установлено, что предупреждение – мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица, которое выносится в письменной форме.

Особенность данного вида административного наказания заключается в отрицательной юридической оценке уполномоченными на то органами (должностными лицами) противоправных действий нарушителей Правил дорожного движения, которые влекут за собой наступление определенных отрицательных последствий для правонарушителя. Предупреждение может применяться к виновному лицу как мера морального характера, средство укрепления дисциплины среди водителей, пешеходов и других участников дорожного движения.

Предупреждение как мера административного воздействия оформляется постановлением уполномоченного на то органа (должностного лица) на основании рассмотрения материалов о нарушении Правил дорожного движения. Документирование административного правонарушения в указанной форме влечет для виновного негативные последствия правового характера. Лицо, виновное в нарушении Правил дорожного движения и получившее предупреждение в установленном законом порядке, находится в течение года в состоянии наказанности.

---

<sup>38</sup> Иванов А.А. Принцип индивидуализации юридической ответственности: Учебное пособие. М., 2000. С. 13, 21; Максимов И. В. Указ. соч. С. 122-134.

Анализ административной практики позволяет сделать вывод, что предупреждение как мера наказания за нарушение Правил дорожного движения применяется крайне редко<sup>39</sup>.

*Административный штраф* - является одним из первых административных наказаний. Он был известен еще во времена Русской Правды. Ранее это наказание носило частный характер и выражалось в системе компенсаций или денежных штрафов в пользу потерпевшего. Впоследствии с развитием государства его постепенно стали взыскивать в пользу общественной, а позднее государственной власти и использовать в качестве финансовой выгоды<sup>40</sup>. Штраф как мера воздействия, помимо превентивных и ряда иных свойств, примечателен еще одним качеством – он пополняет бюджет. Этот фискальный аспект, приобретая особое значение в условиях дефицита государственного бюджета, приводит к настоящей «штрафомании», особенно в области дорожного движения. Так было в СССР в начале 20-х гг. XX в., подобное можно наблюдать и в настоящее время<sup>41</sup>.

Административный штраф за нарушение Правил дорожного движения – мера административного наказания, которая в ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ определена законодателем как денежное взыскание. Оно заключается в том, что компетентные органы (должностные лица), согласно действующему законодательству, возлагают на виновного обязанность уплатить определенную сумму денег. Данной мере административного наказания свойственно то, что ее воздействие напрямую связано с имущественным правоограничением нарушителя. Как отмечал профессор А.П. Корнев, «штраф – материальное воздействие на нарушителя, которое выражается в денежном взыскании за неправомерный поступок»<sup>42</sup>.

Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения - представляет собой принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или в собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей. Конфискация как мера административной ответственности известна с первых лет советской власти, где она служила одним из главных средств революционного давления на собственность как основу имперской государственности. Ее применяли административные органы в качестве меры «административного и экономического воздействия», способствующей «ликвидации экономической мощи свергнутых эксплуататорских классов»<sup>43</sup>.

Действующий КоАП РФ определил конфискацию орудия совершения или предмета административного правонарушения как принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей (ч. 1 ст. 3.7 КоАП РФ). Такая конфискация может применяться в качестве основного и дополнительного административного наказания. Юридическим фактом, выступающим основанием для применения конфискации, служит административное правонарушение, совершенное собственником<sup>44</sup>. Данная мера наказания предусмотрена ст. 12.4 и 12.5 КоАП РФ.

---

<sup>39</sup> Административная практика Госавтоинспекции в РСФСР и РФ // Статистические сборники НИЦ ГИБДД, ДОБДД МВД РСФСР и РФ. М., 1993-2007.

<sup>40</sup> Зубков В.И. Уголовное наказание и его социальная роль: теория и практика. М., 2002. С. 5.

<sup>41</sup> Максимов И. В. Система административных наказаний по законодательству Российской Федерации / Под ред. Н.М. Конины. С. 65.

<sup>42</sup> Корнев А.П. Убеждение и принуждение в деятельности советской полиции // Труды Высшей школы МООП РСФСР. Вып. 11. С. 33.

<sup>43</sup> Якуба О.М. Административная ответственность по советскому праву в свете дальнейшего усиления прав личности: Дис. ... д-ра юрид. наук. Харьков, 1963. С. 168.

<sup>44</sup> Максимов И.В. Система административных наказаний по законодательству Российской Федерации / Под ред. Н.М. Конины. С. 106.

Применение наказания в виде конфискации относится к исключительной компетенции судьи<sup>45</sup>. Необходимо отметить, что указанный вид административного наказания применяется в области дорожного движения совместно со штрафными санкциями или лишением специального права на управление транспортным средством.

Лишение специального права устанавливается за грубое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями Особенной части КоАП РФ. Согласно российскому законодательству аннулировать действие водительских прав уполномочен только суд, что свидетельствует об усилении гарантий от произвола государственно-властного преследования<sup>46</sup>. Судебный контроль представляет собой одну из существенных гарантий защиты прав граждан.

Среди субъективных прав физического лица по правовому источнику их возникновения можно выделить специальные права, возникающие на основе индивидуального административного акта<sup>47</sup>. Специальным правом физического лица после выполнения установленных законом процедур может стать право на управление транспортным средством. Гражданин приобретает специальный статус водителя транспортного средства, а значит, дополнительные права и обязанности. В случае несоблюдения правил дорожного движения к водителю может быть применена такая мера, как лишение специального права, т. е. «временное ограничение правосубъектности гражданина»<sup>48</sup>.

Европейская Конвенция о международных последствиях лишения права управления транспортными средствами (ETS № 88), принятая 3 июня 1976 г. в Брюсселе, предусматривает, что «одним из эффективных и адекватных средств борьбы с дорожными правонарушениями является лишение права управления автотранспортными средствами, под которым подразумевается любая окончательная мера, предусмотренная в отношении водителя, совершившего дорожное правонарушение, с целью ограничить его право управления автотранспортными средствами. Такая мера может иметь форму основного или дополнительного наказания либо меры безопасности и может быть наложена судебным или административным органом»<sup>49</sup>.

Административный арест связан с существенным негативным вмешательством в свободу личности и применяется при особой государственной необходимости в целях охраны интересов личности и общества. Декретом СНК РСФСР от 29 января 1920 г. «О порядке всеобщей трудовой повинности» в России впервые была введена эта мера административной ответственности<sup>50</sup>. В дальнейшем законодатель то отказывался от ее применения, то вновь обращался к ней. Декретом ВЦИК и СНК РСФСР от 23 июня 1921 г. был установлен перечень санкций, налагаемых за нарушение обязательных постановлений исполкомов местных Советов депутатов трудящихся одной из которых было лишение свободы до 2 недель<sup>51</sup>. Постановлением ВЦИК от 16 марта 1922 г. срок ареста был продлен до 1-го месяца, данная мера применялась за неуплату административного штрафа<sup>52</sup>. Однако удельный вес применения ареста в РСФСР составил лишь

---

<sup>45</sup> Решение Конституционного Суда Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 12. Ст. 1458; № 35. Ст. 4464.

<sup>46</sup> Стариков Ю.Н. От административной юстиции к административному судопроизводству // Сер. Юбилей, конференции, форумы. Воронеж, 2003. Вып. 1. С. 32.

<sup>47</sup> Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. С. 502.

<sup>48</sup> Там же.

<sup>49</sup> Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. М., 1998. С. 331.

<sup>50</sup> СУ РСФСР. 1920. № 8. Ст. 49.

<sup>51</sup> Там же. 1921. № 52. Ст. 310.

<sup>52</sup> Там же. 1922. № 24. Ст. 262.

2,4% от общего количества административных взысканий, и позднее его отменили<sup>53</sup>. Таким образом, эффективность административного ареста была невелика. Последующее законодательство предусматривало возможность применения краткосрочного лишения свободы административными органами лишь в случаях введения исключительного или военного положения<sup>54</sup>. Как мера административного наказания административный арест вновь стал применяться в 1956-1957 гг. и был установлен в качестве санкции за совершение мелкого хулиганства<sup>55</sup>, позднее начал использоваться с применением физических работ<sup>56</sup>.

Новое понятие административного ареста дано в ч. 1 ст. 3.9 КоАП РФ. Согласно закону административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до 15 суток, а за нарушение требований режима чрезвычайного положения или в зоне проведения контртеррористической операции – до 30 суток, при этом назначается судьей. Административный арест устанавливается КоАП РФ и применяется только в качестве основного наказания, поскольку является исключительно суровой мерой.

Водитель может быть подвергнут этому виду наказания по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ (управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством), ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ (управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами), ч. 2 ст. 12.26 (невыполнение водителем, не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), КоАП РФ ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ (оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он был).

Согласно ст. 3.9 КоАП РФ административный арест не может применяться к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет, к лицам, достигшим 18 лет, инвалидам 1-й и 2-й групп, к военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам органов внутренних дел и другим лицам, перечисленным ст. 3.9 КоАП РФ. По общему правилу (ч. 3 ст. 3.9 КоАП РФ) срок административного задержания включается в срок административного ареста. Его применение относится исключительно к компетенции суда (судьи).

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений Российской Федерации. Количество дорожно-транспортных происшествий напрямую связано с такими обстоятельствами, как дисциплина участников дорожного движения, качество подготовки и воспитания водительских кадров, конструкция и техническое состояние транспортных средств, содержание улиц и дорог, их благоустройство. Но как бы, ни были совершенны улицы и дороги, технические средства организации и регулирования дорожного движения, а также транспортные средства, безопасность общественных отношений в области движения во многом зависит от

---

<sup>53</sup> Гурвич С.М. Административные взыскания // Власть Советов. 1924. № 5. С. 77.

<sup>54</sup> Постановление ЦИК СССР и СНК СССР от 3 апреля 1925 г. // Собрание законодательства СССР. 1925. № 25. С. 166.

<sup>55</sup> Об ответственности за мелкое хулиганство: Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 декабря 1956 г. // Сов. Россия. 1956. 20 дек.; Максимов И.В. Система административных наказаний по законодательству Российской Федерации / Под ред. Н.М. Кониной. С. 138.

<sup>56</sup> Подробнее см.: Максимов И. В. Система административных наказаний по законодательству Российской Федерации / Под ред. Н.М. Кониной. С. 138.

эффективности действующего административного законодательства, строгого соблюдения КоАП РФ и Правил дорожного движения РФ.

Абсолютное большинство дорожно-транспортных происшествий - следствие административных проступков, допущенных участниками дорожного движения. В сферу административной юрисдикции Госавтоинспекции ежегодно вовлекаются почти 40 млн. человек, из них штрафным санкциям подвергается более 6 млн. граждан, а лишению управления транспортным средством — около 450 тыс. водителей.

Решение этой проблемы требует укрепление дисциплины водителей, пешеходов и других участников дорожного движения и, следовательно, повышения эффективности правового воздействия на них.

Эффективное воздействие административного принуждения в Российской Федерации затруднено из-за того, что недостаточно разработан понятийный аппарат административно-юрисдикционной деятельности, административного правонарушения и ответственности, исполнение административных наказаний, механизма правового регулирования, правового обеспечения в области дорожного движения.

## **§6. Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения**

### **Особенности административного правонарушения в области дорожного движения**

Основное значение в вопросе об основаниях административной ответственности придаётся понятию «административное правонарушение», исследованию которого посвящены работы многих учёных-административистов<sup>57</sup>. Законодательное определение административного правонарушения дано в ст. 2.1 КоАП РФ<sup>58</sup>. Понятие «административное правонарушение» закреплено в административном законе как материально-юридическое образование, которое базируется на таких основных признаках (признаваемых, так или иначе, всеми авторами), как общественная опасность или вредность, (материальный признак), противоправность, виновность, наказуемость (формально-юридические признаки).

Как представляется, административному правонарушению в области дорожного движения, как и иным административным правонарушениям, присущи следующие признаки: общественная вредность, противоправность, виновность, наказуемость.

Анализ данных признаков позволяет отличить административное нарушение Правил дорожного движения от уголовно наказуемого. Особое значение здесь приобретает такой признак, как общественная вредность, т.е. содержание проступка, которое определяет его отрицательную оценку со стороны государства и вызывает необходимость установления за его совершение административной ответственности.

Общественная вредность административных проступков, совершаемых участниками дорожного движения, просматривается особенно отчетливо. В основном с нарушения Правил дорожного движения начинаются дорожно-транспортные происшествия, которые ставят под угрозу жизнь и здоровье людей, наносят ущерб материальным

---

<sup>57</sup> См.: Лунев А.Е. Административная ответственность за правонарушение. М., 1961; Якуба О.М. Административная ответственность. М., 1972; Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР. Свердловск, 1989; Севрюгин В.Е. Административный проступок: понятие, признаки, ответственность. М., 1989.

<sup>58</sup> Под административным правонарушением признаётся противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

ресурсам, обществу. В результате их совершения повреждаются транспортные средства, дорожные пути, происходят задержки движения.

Общественную вредность нарушений правил дорожного движения необходимо определять исключительно по характеру проступка. Если в результате несоблюдения установленных норм поведения на дороге наступают конкретные вредные последствия, то, в зависимости от их тяжести, решается вопрос о виде ответственности. Смерть, тяжкие или менее тяжкие телесные повреждения по действующему законодательству влекут за собой уголовную ответственность. Эти правонарушения признаны законодательством общественно опасными, так как они содержат угрозу причинения или причиняют существенный вред общественным отношениям.

Что же касается административно наказуемых нарушений Правил дорожного движения, то их общественная вредность, не всегда и необязательно сопровождается наступлением или возможностью наступления конкретного материального или физического ущерба.

На степень общественной вредности проступка влияют их повторность или однократность, форма вины правонарушителя и другие обстоятельства. Например, степень общественной вредности нарушения Правил дорожного движения существенно повышается, если в течение года нарушитель дважды привлекался за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Необходимо отметить, что характер общественной вредности одних и тех же проступков на определенных этапах развития общества оценивался законодателем по-разному. В 2002 г. вступил в действие новый Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ).

Основные изменения законодательства в 2002 г. выразились в исключении ответственности за повторное нарушение Правил дорожного движения.

За прошедший период свойства административных проступков в сфере дорожного движения остались прежними, их же правовая оценка кардинально изменилась. Как представляется, меры, предусмотренные законодательством 2002г., носят непродуманный характер, так как отмена признака повторности уменьшила степень административного воздействия на нарушителей Правил.

Наряду с общественной вредностью обязательным признаком любого проступка, в том числе в сфере дорожного движения, является его противоправность. Она заключается в том, что административная ответственность наступает только за те нарушения (действия или бездействие), которые предусмотрены действующим законодательством.

Как и всякое правонарушение, административный проступок в области дорожного движения включает в себя следующие элементы: объект, объективную сторону, субъект и субъективную сторону.

В теории права то, на что посягает субъект правонарушения, получило обобщенное понятие «объект правовой охраны» или «объект посягательства». Правонарушения не существует, если нет посягательства на объект<sup>59</sup>. Данное положение, разработанное наукой уголовного права, воспринято в качестве общетеоретического отраслевыми науками.

В науке административного права так же, как и в уголовном праве, различают общий, родовый и непосредственный объекты правонарушения<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> Подробнее см.: Глистин В.К. Общее учение об объекте преступления: Автореф. дис ... канд. юрид. наук. Л., 1981; Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. М., 1960; Курс советского права / Под ред. Л.Л. Пионтковского. М., 1970. Т. 2. С. 116; и др.

<sup>60</sup> См.: Бахрах Д.Н. Советское законодательство об административной ответственности. Пермь, 1969. С. 79-82; Козлов Ю.М. Административные правоотношения. М., 1976. С. 145-151; Советское админист-

Общим объектом административного правонарушения в области дорожного движения являются общественные отношения, регламентируемые административно-правовыми нормами.

Для характеристики родового объекта названных правонарушений необходимо определить те конкретные правоотношения, которые регулируются и охраняются административно-правовыми нормами, предусматривающими применение мер административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Анализ этих норм свидетельствует, что они направлены на строжайшее соблюдение порядка дорожного движения, обеспечивающего нормальную, ритмичную и четкую работу автомобильного транспорта, и тем самым создают условия безопасного дорожного движения<sup>61</sup>. Из сказанного можно сделать вывод, что родовым объектом нарушений Правил дорожного движения является порядок дорожного движения, его безопасность.

Непосредственным объектом посягательства выступают безопасное движение транспортных средств, иных участников дорожного движения, нормальное функционирование железнодорожных переездов, пешеходных переходов и т.д.

К объективной стороне состава административного проступка в области дорожного движения относятся противоправное деяние виновного лица, в отдельных случаях – прямо предусмотренные законом вредные последствия, а также причинная связь между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями.

По мнению Д.Н. Бахраха, «признак деяние - ведущий, главный признак объективной стороны, это стержень, вокруг которого группируются иные ее признаки (способ, время, место и др.). Основу каждого деяния составляют сознательное телодвижение, чаще всего система элементарных действий или даже определенная деятельность»<sup>62</sup>. Необходимо подчеркнуть, что объективное проявление противоправного деяния возможно лишь в двух формах: действии, нарушающем правовой запрет, и бездействии, нарушающем правовое предписание<sup>63</sup>.

Несмотря на то, что во многих составах говорится об активных противоправных действиях, значительное число их наделено таким признаком, как бездействие, невыполнение соответствующих обязанностей, когда лицо не выполняет действий, прямо предписанных правовыми нормами к исполнению. К таким правонарушениям в области дорожного движения относятся: несоблюдение требований дорожных знаков приоритета, запрещающих и предписывающих дорожных знаков, разметки проезжей части дорог, о предоставлении преимущества в движении, уклонение от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, неподчинение пешеходов сигналам регулирования дорожного движения и др.

Из анализа статистических данных, приведенных в сборниках ВНИЦБД МВД СССР, НИЦ ГИБДД МВД России за 1988-2004гг., можно сделать вывод, что проступки, совершенные в области дорожного движения, как правило, проявляются в виде активных действий. Особенно это характерно для водителей транспортных средств<sup>64</sup>.

Кроме перечисленных обязательных признаков объективной стороны состава административного проступка, в теории административного права различают дополни-

---

ративное право. М., 1978. С. 104-122; Административное право: Общая и Особенная части / Под ред. А.П. Коренева. М., 1986. С. 155-158.

<sup>61</sup> См.: Жулев В.И. Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения / В.И. Жулев, В.П. Митин. М., 1979. С. 20.

<sup>62</sup> Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР. С. 5.

<sup>63</sup> См.: Денисов Ю.А. Указ. соч. С. 94

<sup>64</sup> См.: Административная практика Госавтоинспекции в РСФСР, РФ // Стат. сборники ВНИЦБД МВД СССР и РСФСР, НИЦ ГИБДД МВД РФ. 1988-2004.

тельные (вспомогательные) или факультативные признаки: время, место, способ, средства, обстановка.

Факультативными эти признаки являются потому, что они включены законодателем лишь в отдельные составы проступков и учитываются при их квалификации. В некоторых случаях дополнительные признаки объективной стороны состава административного проступка оказывают существенное влияние на квалификацию правонарушения.

Выявление дополнительных признаков (места, времени, способа, обстановки) административных проступков обязательно, когда указанные признаки входят в составную часть административно-правовой нормы, т.е. включены в объективную сторону состава административного проступка законодателем.

Анализ содержания административных норм позволяет сделать вывод, что объективная сторона состава административного проступка служит основой противоправного деяния, в котором сконцентрирована степень его общественной вредности. Именно здесь находит отражение противоправное, общественно вредное деяние виновного лица - субъекта административного проступка.

Учитывая изложенное, субъектом проступка, связанного с нарушением Правил дорожного движения, т.е. лицом, которое совершило противоправное, общественно вредное деяние и в соответствии с действующим законодательством привлечено к административной ответственности, может быть гражданин Российской Федерации, лицо без гражданства и иностранный гражданин, не пользующийся дипломатическим иммунитетом. Эти лица до совершения административного проступка должны достичь 16-летнего возраста. Особенность административного права заключается в том, что оно имеет коллективные и индивидуальные субъекты ответственности. На юридических лиц может быть наложен штраф и иные административные наказания за нарушение финансовых и других обязанностей.

В правоведении нарушителем правового запрета является физическое или юридическое лицо, совершившее правонарушение и обладающее при этом указанными в законе признаками (свойствами)<sup>65</sup>.

За нарушение Правил дорожного движения административное наказание налагается только на конкретного правонарушителя, т.е. на конкретное физическое лицо: водителя, пешехода, пассажира, должностное лицо транспортного предприятия или дорожной организации и т.д.

В большинстве административно-правовых норм в области дорожного движения указана в качестве субъекта правонарушения такая категория лиц, как водитель транспортных средств. В Правилах дорожного движения под водителем понимается лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению<sup>66</sup>. Что же касается административной ответственности водителей, не имеющих права управления, то в законе они именуется не водителями, а лицами, заведомо не имеющими права управления транспортными средствами.

Все признаки состава, характеризующие индивидуального субъекта, можно поделить на две группы: общие и особенные (специальные).

Общими признаются такие, которыми должно обладать любое лицо, подвергаемое административному наказанию. Общие признаки субъекта (возраст, а также вменяемость) закреплены в Общей части КоАП РФ. В Особенной же части содержатся

---

<sup>65</sup> См.: Мицкевич А.В. Субъекты советского права. М., 1962. С. 35; Миронов О.О. Субъекты советского государственного права. Саратов, 1975. С. 12.

<sup>66</sup> См.: Правила дорожного движения Российской Федерации. М., 1993. С. 4.

только специальные признаки субъектов<sup>67</sup>. Исключением из правила можно назвать ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, в которой говорится об управлении транспортными средствами «лицами, заведомо не имеющими права управления этими средствами». Указанный признак не является специальным, его предназначение видится в том, что он даст возможность отграничить данный состав от составов проступков, устанавливающих административную ответственность водителей транспортных средств. По действующему административному законодательству возраст, по достижении которого наступает административная ответственность водителей за нарушение Правил дорожного движения, определен ст. 2.3 КоАП РФ: административной ответственности подлежат лица, достигшие к моменту совершения административного правонарушения 16-летнего возраста. Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что удостоверения на право управления автомобилями, троллейбусами и трамваями могут получить лица, возраст которых достиг 18 лет, а мотоциклами, мотороллерами, мопедами и мотоколясками - 16 лет. Управлять велосипедом, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам, достигшим 14-летнего возраста. В случае нарушения Правил дорожного движения лицом моложе 16 лет, меры административного воздействия в виде лишения права управления транспортными средствами и штрафа к нему не применяются. За административные проступки, совершенные несовершеннолетними (в том числе и за нарушение Правил дорожного движения), могут нести ответственность родители или лица, их замещающие.

Военнослужащие и призванные на сборы военнообязанные, а также лица рядового и начальствующего состава органов внутренних дел несут ответственность за административные правонарушения по дисциплинарным уставам, Положению о службе в органах внутренних дел.

Однако необходимо отметить, что за нарушение Правил дорожного движения эти лица несут административную ответственность на общих основаниях. Следует также подчеркнуть, что к указанным субъектам, за исключением военнослужащих, проходящих военную службу по призыву, может быть применен штраф. Кроме того, органы (должностные лица), которым предоставлено право налагать административные наказания, могут вместо применения наказаний передавать материалы о правонарушениях соответствующим органам для решения вопроса о привлечении виновных к дисциплинарной ответственности согласно ст. 2.5 КоАП РФ.

Субъектом административного проступка в области дорожного движения может быть водитель транспортного средства государственного предприятия, учреждения, общественной организации либо водитель личного транспорта<sup>68</sup>.

Определенным развитием этой позиции является точка зрения В.И. Жулева и В.П. Митина, по мнению которых, «лицо считается субъектом правонарушения, когда оно само ведет автомобиль, а также тогда, когда, осуществляя управление параллельно с учеником-водителем, оно обучает ученика вождению транспортным средством или дает ему указания по поводу управления транспортным средством, сидя рядом с ним в автомобиле»<sup>69</sup>. Это положение закреплено в новых Правилах дорожного движения<sup>70</sup>.

Водитель становится субъектом административного проступка независимо от места его работы, времени управления транспортным средством и т.п.

Согласно действующему законодательству каждый субъект правонарушения несет административную ответственность только за персонально совершенное правона-

---

<sup>67</sup> Подробно см.: Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР. С. 56-57; Он же. Индивидуальные субъекты административного права // Гос-во и право. 1994. № 3. С. 65.

<sup>68</sup> См.: Комментарий к Кодексу РСФСР об административных правонарушениях. М., 1989. С. 174.

<sup>69</sup> См.: Жулев В.И. Указ. соч. с. 23.

<sup>70</sup> См.: Правила дорожного движения в Российской Федерации. М., 1993. С. 4.

рушение. Закон запрещает перенос ответственности непосредственных нарушителей Правил дорожного движения на лиц, находящихся у них в служебном подчинении. В то же время для административных правонарушений в области дорожного движения характерно привлечение к ответственности двух, трех и более лиц за совершение одного правонарушения. Например, за эксплуатацию неисправного транспортного средства к административной ответственности могут быть привлечены как водитель, так и должностное лицо автотранспортного предприятия, которое отвечает за техническое состояние транспорта.

Административная ответственность виновных лиц в указанном случае наступает не за соучастие в одном и том же правонарушении, а за совершение каждым самостоятельного проступка. Ответственность за каждое административное правонарушение здесь наступает на основании действия различных правовых норм. Исходя из анализа действующего законодательства, субъекты административных проступков в сфере дорожного движения можно объединить по следующим признакам:

1. Должностные и другие лица транспортных и иных предприятий и организаций, ответственные за использование транспортных средств;
2. Должностные и другие лица коммунальных, дорожно-эксплуатационных, строительных и иных организаций;
3. Водители транспортных средств;
4. Пешеходы;
5. Пассажиры;
6. Прочие пользующиеся дорогами лица (велосипедисты, возчики и пр.), противоправные действия которых могут угрожать безопасности дорожного движения.

Противоправные действия или бездействия перечисленных субъектов образуют проступок лишь при наличии вины. По субъективной стороне административный проступок в сфере дорожного движения является деянием виновным. Это очень важное положение необходимо для уяснения феномена административной ответственности. На виновность лица, совершившего проступок, как необходимое условие его ответственности указывается в ст. 2.1 КоАП РФ. Это положение относится ко всем видам административных наказаний, предусмотренных за нарушение Правил дорожного движения. Отсутствие вины исключает ответственность участников дорожного движения, а также должностных лиц.

Необходимо отметить, что значительное число нарушений Правил дорожного движения совершается водителями и пешеходами умышленно. Несмотря на то, что участники дорожного движения сознают противоправность и общественную вредность административного проступка, они сознательно его допускают.

Примерами умышленных нарушений Правил дорожного движения могут служить: проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора, превышение, и т.п.

Нарушение Правил дорожного движения может быть в форме неосторожности. Однако на практике подобная форма вины, как правило, должностными лицами Госавтоинспекции не учитывается. Такой подход не совсем оправдан, так как злостный нарушитель и начинающий водитель, который совершил проступок в силу своей неопытности, уравниваются при нарушении Правил дорожного движения.

На основании изложенного, с учетом анализа КоАП РФ можно сформулировать понятие дорожного правонарушения как посягающее на здоровье и безопасность граждан, сохранность транспортных средств, дорог и дорожных сооружений, безопасность дорожного движения и установленный порядок его управления общественно вредное, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) нарушение Правил дорожного движения, за которое федеральным законодательством предусмотрена административная ответственность.

## **Классификация административных правонарушений в области дорожного движения**

Характеристика общего состава административных проступков предполагает анализ и последующую классификацию родовых составов, охватывающих виды административных правонарушений, имеющих относительно единый объект посягательства (например, административное правонарушение, посягающее на государственную, коллективную или личную собственность).

По мнению Л.Л. Попова, «ввиду огромного разнообразия и значительной пространности административных проступков единого критерия их классификации не существует. В качестве его выступает комплексный критерий, объединяющий совокупность признаков, характеризующих единством правового регулирования, относительной устойчивостью и повторяемостью возникающих при этом административных правонарушений»<sup>71</sup>.

В комплексный критерий классификации видов административных правонарушений входят родовой (специальный) объект посягательства (например, общественный порядок, безопасность дорожного движения, порядок управления) и отраслевая направленность, проступка, т.е. конкретная область государственного управления (промышленность, сельское хозяйство, транспорт, торговля и т.д.).

Необходимо отметить, что структура Особенной части КоАП РФ строится с использованием именно такого критерия, как родовой объект. В каждую главу включены составы, имеющие единый объект проступка. Вместе с тем при формировании главы с единым родовым объектом законодатель использовал разные критерии: содержание общественных отношений и отрасль деятельности, где они возникают, отступив от научной классификации проступков по единому критерию.

Использование при кодификации двух критериев привело к тому, что проступки, посягающие на единый родовой объект, оказались в разных главах. Например, ст. 11.26 КоАП РФ (незаконное использование зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств и (или) пассажиров) находится в главе 11 КоАП РФ, в которой сгруппированы проступки на транспорте, а ст. 12.2 КоАП РФ (управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков) оказалась в главе 12 КоАП РФ, где объединены административные правонарушения в области дорожного движения. Такой подход при кодификации административных проступков вряд ли целесообразен. Более правильным было бы формирование административных правонарушений в области дорожного движения по единому признаку.

Административно-правовые нормы в области дорожного движения регулируют широкий круг общественных отношений. «Различные общественные отношения, урегулированные нормами Правил дорожного движения, находятся во взаимосвязи и взаимозависимости, служат для достижения общей цели обеспечить безопасность движения и представляют собой единую, целесообразную систему»<sup>72</sup>. Вместе с тем необходимо отметить, что административно-правовые нормы в сфере дорожного движения обладают определенной самостоятельностью, что позволяет классифицировать их по отдельным признакам на группы. Эти свойства присущи и нарушениям Правил дорожного движения, совершаемым широким кругом субъектов, участвующих в дорожном движении, а также должностными лицами.

---

<sup>71</sup> Административное право и административная деятельность органов внутренних дел / Под ред. Л.Л. Попова. М., 1990. С. 129.

<sup>72</sup> См.: Жулев В.И. Указ. соч. С. 78.

Классификация нарушений Правил дорожного движения имеет не только теоретическое, но и практическое значение для более четкого определения субъектов и объема административной ответственности.

Особенно это важно для уяснения специфики правового регулирования в сфере дорожного движения, соблюдения законности при применении наказания, повышения эффективности его воздействия на виновных, совершенствования административно-правовых норм.

По мнению В.И. Жулева и В.П. Митина, административные правонарушения в области дорожного движения можно разделить по объекту посягательства на охраняемые общественные отношения, т.е. на правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения и безопасность эксплуатации транспортных средств<sup>73</sup>.

К первой группе проступков, посягающих на безопасность дорожного движения, можно отнести: превышение скорости движения, нарушение правил обгона, правил проезда железнодорожных переездов, правил пользования осветительными приборами, несоблюдение требований сигналов светофора или регулировщика, а также требований дорожных знаков приоритета, запрещающих и предписывающих дорожных знаков, разметки проезжей части дорог, о предоставлении преимущества в движении, нарушение правил движения для пешеходов и велосипедистов, движения гужевого транспорта, прогона скота и т.д.

Перечисленные проступки прямо посягают на общественные отношения в области дорожного движения и связаны с нарушением Правил дорожного движения. Именно эти административные правонарушения, в основном приносят значительный материальный и иной вред потерпевшим и в соответствии с действующим законодательством могут квалифицироваться как уголовно наказуемые деяния.

Другую группу правонарушений, связанных с посягательством на безопасность эксплуатации транспортных средств, составляют: эксплуатация транспортных средств, переоборудованных без соответствующего разрешения, не зарегистрированных в установленном порядке или не прошедших государственного технического осмотра; эксплуатация транспортных средств с неотрегулированным двигателем, выделяющим более установленной нормы окиси углерода или дым, а равно создающим более установленной нормы шум; нарушение правил оформления проездных документов и др.

Эта категория проступков связана с правилами пользования транспортными средствами, т.е. правилами ухода, осмотра, хранения транспорта.

Перечисленные проступки, как правило, не влияют на безопасность дорожного движения. Вместе с тем следует подчеркнуть, что в отдельных случаях некоторые из них могут привести к созданию аварийной обстановки и даже дорожно-транспортному происшествию. Например, эксплуатация транспортных средств, не прошедших государственного технического осмотра, может создать угрозу безопасности дорожного движения из-за возникших неисправностей в момент движения.

Классификация административных проступков в области дорожного движения по признаку отграничения объектов посягательства, предложенная В.И. Жулевым и В.П. Митиным, довольно условна, поскольку правонарушения из второй группы при определенных обстоятельствах могут повлиять на уровень обеспечения безопасности дорожного движения, т.е. перейти в другую группу классификации проступков.

Учитывая многообразие Правил дорожного движения и административно-правовых норм, устанавливающих ответственность за их нарушение, ученые предлагают проводить классификацию правонарушений в области дорожного движения по субъектам, их совершившим.

---

<sup>73</sup> См.: Жулев В.И. Указ. соч. С.29.

Исходя из анализа административно-правовых норм, все административные правонарушения участников дорожного движения по указанному признаку можно подразделить на нарушения правил дорожного движения: пешеходами, велосипедистами, водителями и др.; пассажирами и иными участниками дорожного движения; должностными и другими лицами автотранспортных предприятий и организаций; должностными и другими лицами коммунальных, дорожно-эксплуатационных и строительных организаций<sup>74</sup>. Этой же точки зрения придерживается и А.И. Коробеев<sup>75</sup>.

Указанные авторы предлагают классификацию правонарушений и по последствиям (причиняющие материальный вред; не причиняющие, но создающие возможность его наступления)<sup>76</sup>.

Полагаем, она может быть приемлема в случае пересмотра законодателем существующих норм административной ответственности в области дорожного движения.

Заслуживает внимания разделение правонарушений по психическому отношению участников дорожного движения к совершаемому деянию, т.е. по субъективной стороне (проступки, совершаемые умышленно и неосторожно)<sup>77</sup>.

Полагаем, что подобная классификация более приемлема для уголовно наказуемых деяний. Что же касается административных правонарушений, то в правовой литературе встречаются и другие виды классификаций правонарушений в области дорожного движения. Так, В.А. Илларионов, А.И. Куперман, В.М. Мишуриной называют 11 групп проступков по степени их тяжести и субъектам ответственности<sup>78</sup>. Такая классификация дорожных проступков вполне допустима.

В связи с этим все административно наказуемые деяния, принимая во внимание степень их общественной вредности и размер наказания за совершенный проступок, можно разграничить на следующие виды:

- административные проступки, представляющие большую общественную вредность, за совершение которых по действующему законодательству предусмотрены административный штраф, лишение права управления транспортными средствами, административный арест;

- административные проступки, не представляющие большой общественной вредности, за совершение которых предусмотрены административные наказания в виде штрафа, лишения права управления транспортным средством;

- менее общественно вредные административные проступки, за совершение которых предусмотрены наказания в виде предупреждения, штрафа, лишения права управления транспортным средством сроком до 3 месяцев.

Следует подчеркнуть, что приведенная классификация правонарушений несколько условна, так как в зависимости от воззрений ученых или позиции законодателя могут меняться степень общественной вредности проступка, а, следовательно, и виды наказаний за его совершение. Такая позиция не может быть поддержана полностью, поскольку правовая оценка и установление норм, регулирующих общественные отношения, относятся исключительно к компетенции законодателя. Таким образом, от принятия решения законодателем о степени общественной вредности проступка зависят отграничение одного проступка от другого, а, следовательно, и их классификация.

---

<sup>74</sup> См.: Агапеев В.Е. Основы правопедания: (Для водителей транспортных средств) / В.Е. Агапеев, А.С. Ловинюков, С.П. Ломтев и др. М., 1990. С.79.

<sup>75</sup> См.: Коробеев А.И. Указ. соч. С.11.

<sup>76</sup> См.: Жулев В.И. Указ. соч. С. 34.

<sup>77</sup> См.: Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения // Сов. гос-во и право. 1990. № 8. С. 61.

<sup>78</sup> См.: Илларионов В.А. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем / В.А. Илларионов, А.И. Куперман, В.М. Мишуриной. М., 1990. С. 387-388.

Более оптимальна классификация административных проступков в целом и в сфере дорожного движения, в частности по содержанию общественных отношений, на которые они посягают.

Среди правонарушений в области дорожного движения можно выделить:

1. Административные проступки в области окружающей природной среды:

- выпуск в эксплуатацию транспортных и других передвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах;
- эксплуатация автотранспортных и других передвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах;
- повреждение дорог путем загрязнения дорожного покрытия;
- нарушение землепользователями правил по охране автомобильных дорог и железнодорожных переездов.

2. Административные проступки, посягающие на собственность:

- безбилетный проезд пассажиров, провоз без билета детей в возрасте от десяти до шестнадцати лет;
- повреждение подвижного состава, контейнеров; плавучих и других транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов, а также перевозочных приспособлений;
- провоз без оплаты домашних животных и птиц;
- провоз багажа без оплаты в автобусе междугородного сообщения.

3. Административные правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения:

- управление транспортными средствами, имеющими неисправности тормозной системы или рулевого управления;
- превышение водителями транспортных средств скорости, несоблюдение требований дорожных знаков, нарушение правил перевозки людей и других Правил дорожного движения;
- управление транспортными средствами водителями в состоянии опьянения, а также передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
- управление транспортными средствами лицами, не имеющими права управления этими средствами, нарушение правил перевозки опасных веществ и предметов на автомобильном транспорте;
- переход пешеходами проезжей части в не установленных местах;
- нарушение правил содержания дорог и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии;
- нарушение пешеходами, а также лицами, управляющими мопедами и велосипедами, возчиками и другими лицами, пользующимися дорогами, Правил дорожного движения, повлекшее создание аварийной обстановки;
- нарушение правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути; нарушение водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов; грубые нарушения механизаторами правил технической эксплуатации сельскохозяйственных машин и техники безопасности.

4. Административные проступки, посягающие на установленный порядок управления:

- управление транспортными средствами, переоборудованными без соответствующего разрешения, или не зарегистрированными в установленном порядке либо не прошедшими государственного технического осмотра;
- уклонение водителей транспортных средств от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения;

- выпуск на линию транспортных средств, имеющих неисправности, с которыми запрещена их эксплуатация, или переоборудованных без соответствующего разрешения, или не зарегистрированных в установленном порядке, либо не прошедших государственного технического осмотра;

- допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения, или лиц, не имеющих права управления транспортным средством;

- умышленное создание помех для дорожного движения, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия;

- непринятие мер к своевременному запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения;

- неподчинение пешеходов сигналам регулирования дорожного движения;

- неподчинение лиц, управляющих мопедами и велосипедами, возчиков и других лиц, пользующихся дорогами, сигналам регулирования дорожного движения, а равно несоблюдение требований дорожных знаков приоритета, запрещающих или предписывающих дорожных знаков.

Полагаем, что данный вид классификации административных правонарушений в области дорожного движения полнее охватывает все проступки, связанные с нарушением Правил дорожного движения.

Предложенные виды классификаций административных правонарушений в области дорожного движения охватывают практически все нарушения Правил дорожного движения. Четкая классификация и учет правонарушений позволяют правильно оценить характер совершаемого проступка, степень его общественной вредности и выбрать соразмерную меру наказания.

### **Понятие производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, его стадии и участники**

В теории административного процесса особое место занимает производство по делам об административных правонарушениях.

Производство по делам об административных правонарушениях - одно из производств административно-юрисдикционного процесса<sup>79</sup>. Некоторые ученые-административисты к производству по делам об административных правонарушениях сводят весь административно-юрисдикционный процесс, понимая под ним разрешение дел об административных правонарушениях, т.е. деятельность уполномоченных государственных органов и должностных лиц по рассмотрению этих дел<sup>80</sup>, или преимущественно по рассмотрению дел об административных правонарушениях<sup>81</sup>, применению санкций<sup>82</sup>.

Необходимо выяснить, как соотносятся понятия «процесс» и «производство». В административно-правовой науке продолжается дискуссия о том, следует ли включать

---

<sup>79</sup> В административно-юрисдикционном процессе объединены производства по жалобам и заявлениям граждан, по применению мер административного пресечения, дисциплинарное производство, а также производство по делам об административных правонарушениях граждан. См.: Бахрах Д.Н. Административное право России. М., 1997. С. 155.

<sup>80</sup> См.: Шергин А.П. Административная юрисдикция. М., 1979. С. 29; Якимов А.Ю. Административно-юрисдикционный процесс и административно-юрисдикционное производство // Гос-во и право. 1999. № 3. С. 5.

<sup>81</sup> См.: Гончарук С.Т. Административные Правонарушения и полномочия органов внутренних дел по борьбе с ними: Учебное пособие. Киев, 1987. С. 8.

<sup>82</sup> См.: Додин Е.В. Доказывание в административно-юрисдикционной деятельности ОВД: Учебное пособие. Киев, 1985. С. 6; Котюрин С.И. Понятие, принципы и формы административно-процессуальной деятельности полиции: Лекция. Омск, 1973. С. 28.

в содержание административного процесса административное судопроизводство. Большинство ученых под административным процессом понимают только деятельность органов исполнительной власти (органов государственного управления) по разрешению подведомственных им индивидуальных юридических дел<sup>83</sup>. Однако, существует и другая точка зрения, согласно которой в содержание административного процесса помимо административной деятельности входит еще и деятельность судов по разрешению индивидуальных юридических дел, возникающих из административных правоотношений, то есть административное судопроизводство<sup>84</sup>.

Полагаем, что выводы учёных, которые, как указывалось ранее, понимают административный процесс - как государственно-властную деятельность, урегулированную специальными административно-процессуальными нормами, которая включает в себя определенные виды административных производств<sup>85</sup>, наиболее справедливы. Производство зачастую рассматривается как деятельность<sup>86</sup>, причем это особый вид административной деятельности по разрешению дел определенной категории<sup>87</sup>, деятельность компетентных административных органов по разрешению в особом процессуальном порядке определенных категорий административных дел<sup>88</sup>, а в некоторых случаях как порядок осуществления деятельности<sup>89</sup>. Можно согласиться с мнением авторов, которые считают, что процесс и производство соотносятся как общее и особенное: производство - часть процесса, процесс есть совокупность производств<sup>90</sup>, или мини-административных процессов, так называемых административных производств<sup>91</sup>.

Под производством по делам об административных правонарушениях справедливо понимается совокупность осуществляемых органами (должностными лицами) на основе закона процессуальных действий, состоящих в рассмотрении и разрешении дел об административных правонарушениях (собственно административная юрисдикция), а также в применении мер административно-процессуального обеспечения<sup>92</sup>.

Что же касается области дорожного движения, то здесь под производством по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения, следует понимать - совокупность процессуальных норм и деятельность органов, уполномоченных осуществлять производство (сотрудников ДПС и судей), урегулированную этими нормами, по всестороннему, полному, объективному и своевременному выяснению обстоятельств каждого дела, разрешению его в соответствии с за-

---

<sup>83</sup> См.: Корнев А.П. Административное право России. М., 2000. С. 239-240; Попов Л.Л. Административное право. М.: Юристъ, 2002. С. 392; Лория В.А. Проблемы кодификации советского административно-процессуального права: Автореф. дис. .... д-ра юрид. наук. Киев. 1976. С.7; Сорокин В.Д. Административно-процессуальное право. СПб, 2004. С. 230-237 и др.

<sup>84</sup> См., напр.: Процессуальное право: Энциклопедический словарь. М.: Норма, 2003. С. 23.

<sup>85</sup> См.: Сорокин В.Д. Административно-процессуальное право. СПб, 2004. С. 230-237; Кононов П.И. Административно-процессуальное законодательство и проблемы его кодификации: Дис... д-ра юрид. наук. М., 2001. С. 26; Административно-процессуальное право / Под ред. И.Ш. Киялханова. М., 2004. С.16; Бахрах Д.Н. Административное право России / Д.Н. Бахрах, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. М.: Норма, 2004. С. 545-548; Панова И.В. Административно-процессуальное право России. М.: Норма, 2003. С. 29-34, 48 и др.

<sup>86</sup> См., напр.: Бахрах Д.Н. Производство по делам об административных правонарушениях / Д.Н. Бахрах, Э.Н. Ренов. М., 1989. С.5-6.

<sup>87</sup> См.: Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник. М., 2000. С. 307.

<sup>88</sup> См.: Кононов П.И. Административно-процессуальное законодательство и проблемы его кодификации: Дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2001. С. 26.

<sup>89</sup> См., напр.: Котюргин С.И. Указ. соч. С. 23-24.

<sup>90</sup> См.: Сорокин В.Д. Указ. соч. С. 22.

<sup>91</sup> См.: Кононов П.И. Указ. соч. С. 26.

<sup>92</sup> См.: Кондрашов Б.П. Государственное управление в области внутренних дел / Б.П. Кондрашов, Ю.П. Соловей, В.В. Черников. М., 1997. С.8.

коном, обеспечению исполнения вынесенного постановления, а также выявлению причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений;

В юридической литературе встречается понятие «элементы производства». Среди основных элементов производства по делам об административных правонарушениях можно выделить задачи производства, его стадии, процессуальные сроки, а также участников производства (тех, кто вступает в правоотношения), их права и обязанности (процессуальные роли); виды и условия использования доказательств; процессуальные результаты производства.

Традиционно стадия понимается как часть процесса и равно входящего в него производства. В общетеоретическом аспекте «стадия» - это период, определенная ступень развития<sup>93</sup>. В юридическом смысле процессуальная стадия понимается как совокупность процессуальных действий и решений, объединенных общей задачей и завершаемых выводами по делу, принимаемыми компетентными органами<sup>94</sup>.

Как и любая разновидность юридического процесса, производство по делам об административных правонарушениях развивается во времени как последовательный ряд сменяющих друг друга фаз развития (стадий)<sup>95</sup>.

Анализ норм КоАП РФ позволяет вести речь о четырех стадиях производства по делу об административном правонарушении: возбуждение дела об административном правонарушении, рассмотрение дела об административном правонарушении, пересмотр постановления и решения (факультативная стадия), исполнение постановления по делу об административном правонарушении<sup>96</sup>.

Первую стадию называют установлением факта противоправного деяния и его фиксацией (Возбуждением дела)<sup>97</sup>, административным расследованием и возбуждением дела об административном правонарушении<sup>98</sup>, административным расследованием<sup>99</sup>. Вторую стадию называют рассмотрением и разрешением дела по существу<sup>100</sup> рассмотрением дела по существу и вынесением постановления<sup>101</sup>. Третья стадия - пересмотр дела и вынесение решения<sup>102</sup>, обжалование и пересмотр постановления<sup>103</sup>. Четвертую стадию практически все авторы называют исполнением постановления по делу.

Можно согласиться с мнением, что наименование начальной стадии - возбуждение дела об административном правонарушении - не соответствует ее содержанию (характеру процессуальных действий и решений)<sup>104</sup>. Возбуждение дела означает принятие решения начать его расследование при наличии признаков правонарушения. Далее происходит собирание и исследование материалов, имеющих отношение к совершенному правонарушению и личности правонарушителя, т. е. административное расследо-

---

<sup>93</sup> См.: Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. М., 1996. С. 751.

<sup>94</sup> См.: Кобликов А.С. Учебник уголовного процесса. М., 1995. С.11.

<sup>95</sup> См.: Бахрах Д.Н. Указ. соч. С. 540.

<sup>96</sup> Ряд авторов обозначает наличие пяти стадий производства (например, стадия рассмотрения дела и стадия принятия по делу решения) или даже шести обжалования и опротестования. См.: Масленников М.Я. Производство по делам об административных правонарушениях. М., 1994. С. 14; Советское административное право: Учебник / Под ред. Ю.М. Козлова. М., 1985. С. 247.; Якуба О.М. Указ. соч. С. 124-125.

<sup>97</sup> См.: Масленников М.Я. Указ. соч. С. 17.

<sup>98</sup> См.: Якимов А.Ю. Указ. соч. С. 8.

<sup>99</sup> См.: Телегин А.С. Расследование административных правонарушений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1984. С. 8.

<sup>100</sup> См.: Шергин А.П. Указ. соч. С. 9.

<sup>101</sup> См.: Масленников М.Я. Указ. соч. С. 14; Телегин А.С. Указ. соч. С. 6.

<sup>102</sup> См.: Якимов А.Ю. Указ. соч. С. 8.

<sup>103</sup> См.: Шергин А.П. Указ. соч. С. 9.

<sup>104</sup> См.: Серебряков Я.В. Защитник в производстве по делам об административных правонарушениях: Дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2004. С 108.

вание. Поэтому, полагаем, начальную стадию производства можно обозначить как административное расследование.

В производстве по делу об административном правонарушении каждая стадия играет свою роль. Специфика заключается в том, что большинство из них по отношению к стадии рассмотрения являются обеспечивающими. Например, первоначальная стадия производства призвана обеспечить процесс рассмотрения дела посредством сбора доказательств, процессуального оформления материалов и направления их по подведомственности компетентному органу<sup>105</sup>. Стадия пересмотра направлена на обеспечение законности в порядке обжалования или опротестования принятых постановлений<sup>106</sup>. А стадия исполнения направлена на реализацию уже вынесенного постановления по делу.

Как отмечается в литературе, каждой стадии должны быть присущи следующие черты:

1) стадия - самостоятельная часть производства, имеющая свои специфические задачи;

2) стадия имеет свой особый круг участвующих субъектов;

3) стадия - совокупность последовательных юридических действий, в том числе процессуальных, осуществляемых в определенной логической последовательности и установленных временных границах (сроках). На каждой стадии существуют этапы - группы взаимосвязанных действий;

4) каждая стадия оформляется процессуальным документом, который как бы подводит итог деятельности<sup>107</sup>;

5) стадии органично связаны между собой, на новой стадии проверяется то, что было сделано раньше<sup>108</sup>;

6) стадия характеризуется определённым соотношением степени познания совершенного правонарушения государственным органом и изменениями в правовом статусе нарушителя<sup>109</sup>.

Каждая стадия имеет самостоятельную, но подчиненную общей цели процессуальную задачу, которая обуславливает, с одной стороны, принадлежность стадии к общей системе процесса, а с другой - качественные особенности стадии как в известной степени самостоятельного явления<sup>110</sup>. Наличие общей цели и позволяет вести речь о включении в понятие производства всех процессуальных действий, осуществляемых на каждой стадии.

Все стадии производства по делам об административных правонарушениях взаимосвязаны, объединены общими задачами, указанными в ст. 24.1 КоАП РФ. К ним относится всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений. Большая часть этих задач решается на первых двух стадиях производства, поэтому в настоящей работе основное внимание уделено исследованию стадий административного расследования и рассмот-

---

<sup>105</sup> См.: Телегин А.С. Указ. соч. С.6.

<sup>106</sup> В юридической литературе встречается мнение ряда авторов о том, что обжалование и опротестование могут быть представлены в качестве самостоятельных стадий, что предопределяет возникновение шестистадийной структуры производства. См. об этом: Якуба О.М. Административная ответственность. М., 1972. С. 124-125; Лазарев Б.М. Административная ответственность. М., 1976. С. 47 и др.

<sup>107</sup> См.: Бахрах Д.Н. Указ. соч. С. 540-543.

<sup>108</sup> См.: Якимов А.Ю. Указ. соч. С. 8.

<sup>109</sup> См.: Шиндяпина М.Д. Указ. соч. С. 40.

<sup>110</sup> См.: Шергин А.П. Указ. соч. С. 9.

рения по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения<sup>111</sup>.

В производстве по делу об административном правонарушении могут принимать участие различные категории лиц, которые в административно-правовой литературе именуется как «участник процесса» и «субъект процесса». В отдельных же случаях эти понятия трактуются как однозначные. При этом «субъект процесса» понимается как реальный носитель объективного права<sup>112</sup> и как активный участник управленческих отношений<sup>113</sup>.

В целом, «субъект» - это собирательное понятие<sup>114</sup>, включающее в себя весь перечень возможных участников производства. Поэтому оно трактуется значительно шире, нежели «участник», поскольку носитель прав и обязанностей может и не быть участником конкретного, реального правоотношения<sup>115</sup>.

Представляется, что нет необходимости разделять понятия «субъект» и «участник». Просто применительно к конкретному производству следует рассматривать тех участников, которые могут в нем участвовать и реально участвуют. Таким образом, для участника производства характерно наличие процессуальных прав и обязанностей, которые он может реализовать или реализует в конкретном производстве.

В юридической литературе традиционно участников производства по делам об административных правонарушениях подразделяют на несколько групп: 1) компетентные органы и должностные лица, наделенные правом принимать властные акты; 2) субъекты, имеющие личный интерес в деле и не обладающие властными полномочиями (лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевший, законные представители); 3) Лица и органы, содействующие осуществлению производства, выявлению объективной истины (свидетели, эксперты, специалисты, переводчики, понятые)<sup>116</sup>.

Среди лиц, наделенных властными полномочиями, выделяют лиц, осуществляющих надзор за законностью производства (прокурор)<sup>117</sup>. В уголовном процессе суд выделяется в отдельную группу, чем подчеркивается значимость этого участника в процессе установления истины<sup>118</sup>. Правовой статус участников определен в главе 25 КоАП РФ.

Участники производства не только обладают потенциальными процессуальными правами и обязанностями, но и реально реализуют свой процессуальный статус в рамках конкретного дела.

Особенности производства по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения, обуславливают специальный статус

---

<sup>111</sup> Отдельные проблемы исполнения наказаний освещены в третьем параграфе главы второй, пересмотра постановлений по указанным делам - в третьем параграфе главы третьей. Существует точка зрения, согласно которой стадии пересмотра постановлений и решений и исполнения постановления по делу следует рассматривать как самостоятельные производства, так как перед ними стоят иные цели. См.: Гайдов В.Б. Производство по делам об административных правонарушениях: соотношение задач и стадий // Международные юридические чтения: Мат-лы науч.-практ. конф. Омск, 2003. С. 8.

<sup>112</sup> См.: Якимов А.Ю. Статус субъекта административной юрисдикции и проблемы его реализации: Дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1996. С. 25-33.

<sup>113</sup> См.: Коваль Л.В. Административно-правовое деликтное отношение: Дис. ... д-ра юрид. наук. Киев, 1979. С. 348.

<sup>114</sup> См.: об этом: Тищенко Н.М. Указ. соч. С. 27-29; Карташов В.Н. Понятие и структура юридической деятельности // Юридическая деятельность: Сущность, структура, виды. Ярославль, 1989. С. 24.

<sup>115</sup> См.: Чечот Д.М. Субъективное право и формирование его защиты. Л., 1968. С.16; Халфина Р.О. Общее учение о правонарушении. М., 1974. С. 31, 114-115.

<sup>116</sup> См.: Бахрах Д.Н. Указ. соч. С. 526.

<sup>117</sup> См.: Телегин А.С. Указ. соч. С. 61.

<sup>118</sup> См.: Уголовный процесс: Учебник / Под ред. В.П. Божьева. М., 2002. С. 117.

сотрудников ДПС, выполняющих свои функции на всех стадиях производства и осуществляющих взаимодействие с иными участниками производства, среди которых врачи, проводящие освидетельствование водителей, и судьи, уполномоченные рассматривать дела данной категории.

Среди компетентных органов и должностных лиц, наделенных властными полномочиями по осуществлению производства по указанной категории дел, в соответствии с КоАП РФ, выделяются:

1) сотрудники дорожно-патрульной службы, участковые уполномоченные полиции, иные сотрудники полиции, которые уполномочены составлять протоколы об административных правонарушениях (ст. 28.3 КоАП РФ);

2) от имени органов внутренних дел рассматривать дела вправе:

2.1. Начальник Государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, командир полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместитель - об административных правонарушениях, предусмотренных ст.ст. 8.22, 8.23, 11.23, 12.1, 12.2, 12.3, (за исключением случаев управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки), 12.4 - 12.7, 12.9 - 12.34, 12.37, 19.22 (ч. 5 ст. 23.3 КоАП РФ). Кроме перечисленных должностных лиц, уполномочены рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения - сотрудники, имеющие специальное звание, государственные инспекторы безопасности дорожного движения, государственные инспекторы дорожного надзора, участковые уполномоченные полиции.

2.2. Судьи.

По общему правилу дела об административных правонарушениях, подведомственные судьям, рассматривают мировые судьи<sup>119</sup>.

В соответствии с ч. 1 ст. 23.1 КоАП РФ дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст.ст. 12.8, 12.35, 12.36 рассматриваются судьями, а по ч.2 ст. 12.4, ч. 4 ст. 12.9, ч. 1 ст. 12.10, ч.3 ст.12.15, ч. 2 ст.12.17, ч.2 ст.12.21, ст.ст. 12.24, 12.26, ч.2 ст.12.27 КоАП РФ, в случаях, если должностное лицо, к которому поступило дело о таком административном правонарушении, признав недостаточным назначение штрафа, передает его судье. Таким образом, существует совместная компетенция по рассмотрению административных дел в области дорожного движения.

3. Прокурор. Спектр его процессуальных прав и обязанностей вытекает из норм Федерального закона от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре РФ»<sup>120</sup> и норм КоАП РФ (ст.ст. 25.11, 30.10, 30.11). Реализация многих положений КоАП РФ до сих пор вызывает затруднения у правоприменителей. Деятельность прокуратуры позволяет выявлять и устранять нарушения законодательства.

Однако практические работники, сотрудники прокуратуры отмечают несовершенство правового регулирования, выражающееся в том, что принесение протеста на вступившее в законную силу постановление, решение по результатам рассмотрения жалобы принадлежит прокурорам субъектов РФ и их заместителям, Генеральному прокурору РФ и его заместителям (ч. 2 ст. 30.11 КоАП РФ). Зачастую информация о нарушениях законности появляется уже после вступления постановления в законную силу, что не позволяет оперативно на них реагировать. На наш взгляд, необходимо исклю-

---

<sup>119</sup> Подсудность дел мировым судьям определяется путем исключения дел, отнесенных к компетенции судей районных (городских) судов, военных судов, арбитражных судов. Судьи районных (городских) судов рассматривают дела об административных правонарушениях, указанных в ч. 1 и 2 ст. 23.1 КоАП РФ, в том случае, если по делу проводилось административное расследование (ст. 28.7 КоАП РФ).

<sup>120</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 1995. № 47. Ст. 4472; 1999. № 7. Ст. 878; № 47. Ст. 5620; 2000. № 2. Ст. 140; 2001. № 53 (ч. 1). Ст. 5018; 2002. № 26. Ст. 2523; № 30. Ст. 3029; №40. Ст. 3853; 2003. № 27 (ч. 1). Ст. 2700; № 30. Ст. 3101.

чить ч. 2 ст. 30.11 КоАП РФ, предоставив право приносить протест прокурору на любое постановление и решение по делу об административном правонарушении.

К лицам, содействующим осуществлению производства, выявлению объективной истины, можно отнести защитника, свидетелей, эксперта, специалиста, переводчика, понятых. Проблема оказания юридической помощи по делам об административных правонарушениях одна из самых актуальных.

Изучение дел об административных правонарушениях, показывает, что в производстве по делам о правонарушениях последние практически не участвуют. Как уже отмечалось, в реализации норм об участии защитника в производстве по делам об административных правонарушениях, обнаружился ряд проблем теоретического и практического характера, что существенно осложняет реализацию конституционного права граждан на получение квалифицированной юридической помощи, а также защиту иных прав и интересов лиц, в отношении которых осуществляется производство по делам об административных правонарушениях<sup>121</sup>.

Можно согласиться со специалистами, что уровень правовой грамотности, как обычных граждан, так и лиц, осуществляющих административное производство, невысок. Нередко должностное лицо не может надлежащим образом объяснить права, которыми обладает лицо, привлекаемое к административной ответственности<sup>122</sup>. И дело не только в некомпетентности, но и в нежелании создавать себе лишнюю работу, разъясняя ст. 25.5 КоАП РФ. Граждане же часто не понимают, что им предоставлено реальное право, которым можно и нужно воспользоваться. И хотя большая часть дел рассматривается в суде, судьи также не всегда разъясняют гражданам их права, ссылаясь на простоту дел.

На наш взгляд, главное - четко разъяснить лицу его право воспользоваться юридической помощью защитника, как с момента составления протоколов об административном правонарушении или административном задержании, так и в процессе рассмотрения дела.

Понятые как не заинтересованные в исходе дела участники призваны быть гарантом объективности и законности оформления процессуальных документов<sup>123</sup>. Они выполняют удостоверительную функцию, обеспечивая гарантии достоверности результатов процессуальных действий, а значит, и допустимости доказательств<sup>124</sup>.

Думается, что необходимо дополнительно закрепить в КоАП РФ те случаи, когда при производстве процессуальных действий необходимо присутствие понятых, а именно в случае отказа лица от подписания протокола об административном правонарушении и при выявлении правонарушений, предусмотренных ст. 12.26 КоАП РФ. Полагаем, что некоторые авторы справедливо отмечают, что большинство участников, административного производства характеризует их функциональное неравенство между собой, которое определяется лидирующей ролью административно-юрисдикционных органов и должностных лиц, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях. Объем их процессуальных прав и обязанностей значительно превалирует и изначально неравнозначен, поскольку решение по делу принимается по одностороннему волеизъявлению должностного лица<sup>125</sup>.

---

<sup>121</sup> См.: Серебряков Я.В. Указ. соч. С. 4-5.

<sup>122</sup> См.: Кобиская Т.В. Проблемы защиты прав граждан при привлечении их к административной ответственности // административное право на рубеже веков: Межвуз. сб. науч. тр. Екатеринбург, 2003. Ч. 2. С.123-124.

<sup>123</sup> См.: Тищенко Н.М. Указ. соч. С. 23.

<sup>124</sup> См.: Селезнев М. Понятой или Свидетель? // Законность. 1998. № 1. С. 35-38.

<sup>125</sup> Например, см.: Комарова Н.В. Рассмотрение дел об административных правонарушениях в ОВД: Дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2002. С. 42.

## **Возбуждение и расследование дел об административных правонарушениях в области дорожного движения**

Административно-юрисдикционный процесс включает в себя ряд закономерно связанных между собой процессуальных действий по реализации прав и обязанностей его участников, т.е. проходит несколько стадий. Под стадией процесса (производства) следует понимать такую сравнительно самостоятельную его часть, которая, наряду с его общими задачами, имеет свойственные только ей цели и особенности<sup>126</sup>.

Достижение целей административной юрисдикции в дорожном движении, как и производство по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения в целом, во многом предопределяется первоначальными процессуальными действиями сотрудников ДПС. Эти действия в науке получили название административного расследования, в законодательстве и на практике - возбуждения дела об административном правонарушении. В соответствии со ст. 28.1 КоАП РФ поводом к возбуждению дела об административном правонарушении являются непосредственное обнаружение должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях, достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения, поступившие из правоохранительных органов, а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, а также аналогичные сообщения и заявления физических и юридических лиц, сообщения в средствах массовой информации.

Дело об административном правонарушении считается возбужденным с момента составления первого протокола о применении мер обеспечительного производства по делу об административном правонарушении.

Возбуждение дела является начальной стадией производства по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения, основное назначение которого состоит в установлении и фиксации факта нарушения, оформлении протокола, фиксации и предварительной оценке имеющихся доказательств по делу, осуществлении мер обеспечения производства по делу (изъятие в установленных случаях водительского удостоверения, выдача временного разрешения на право управления транспортным средством, административное задержание, направление на медицинское освидетельствование и др.).

От полноты и всесторонности указанных действий прямо зависят правильность юридической квалификации правонарушения, законность и обоснованность принимаемого затем решения по делу и в конечном счете эффективность административной юрисдикции в области дорожного движения. Выявление (обнаружение) административного дорожного проступка и лица, его совершившего, влечет в соответствии с действующим законодательством обязанность его фиксации путем составления протокола (кроме случаев, когда административное наказание применяется на месте совершения проступка). Протокол об административном правонарушении считается актом возбуждения процесса по делу и служит основным процессуальным документом на всех стадиях производства. К сожалению, к составлению протокола на практике нередко относятся без должного внимания, формально, что, несомненно, снижает эффективность административной практики ДПС. Необходимо помнить, что правильность составления протокола, заполнение всех имеющихся его реквизитов является действенной гарантией законности привлечения нарушителя к административной ответственности.

---

<sup>126</sup> См.: Бахрах Д.Н. Производство по делам об административных правонарушениях / Д.Н. Бахрах, Э.Н. Ренов. М., 1989.

Статья 28.3 КоАП РФ устанавливает общее правило - протоколы составляются должностными лицами органов, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях в пределах соответствующей компетенции установленной законом. Исходя из требований кодекса, протокол об административном нарушении Правил дорожного движения оформляется должностным лицом полиции.

Протокол об административном правонарушении не составляется, если административное наказание в виде предупреждения или штрафа налагается и исполняется на месте совершения правонарушения. Способ наложения и применение наказания применяются только в тех случаях, когда нарушитель не оспаривает допущенное нарушение и налагаемое на него наказание.

Процессуальный документ по факту выявленного нарушения оформляется только в присутствии нарушителя. Если проступок совершен несколькими лицами, протокол оформляется на каждого нарушителя. Факт административного дорожного деликта, следует фиксировать и в случае неустановления лица, его совершившего. На такую возможность указывают многие специалисты в области административной юрисдикции<sup>127</sup>. Подобные случаи могут фиксироваться в документе произвольной формы. После установления лица, виновного в совершении такого правонарушения, должен быть составлен протокол об административном нарушении Правил дорожного движения.

Последний может иметь доказательственное значение по делу только при условии правильности его составления.

В процессе оформления протокола сотрудником ДПС или другим уполномоченным на то должностным лицом осуществляется предварительная оценка установленных и зафиксированных доказательств по делу. Основываясь на фактических противоправных действиях нарушителя, показаниях свидетелей, данных, зафиксированных техническими средствами (если таковые использовались), исходя из собственного толкования нормативных актов, лицо, составляющее протокол, оценивает собранные доказательства и устанавливает, какой пункт Правил дорожного движения нарушен и какой статьёй закона предусмотрена ответственность за данное нарушение.

Дополнительные сведения, уточняющие существо нарушения, и другие факты, которые могут иметь значение для правильного принятия решения по делу, сотрудник полиции оформляет рапортом, который приобщает к протоколу. Перечисленные действия получили название предварительной квалификации правонарушения, осуществляемой на начальной стадии производства по делу. Понятно, что предварительная квалификация не является окончательной и может быть впоследствии изменена должностным лицом (мировым судьёй), рассматривающим дело по существу.

На стадии возбуждения дела, помимо установления и фиксации факта нарушения, оформления протокола, предварительной оценки собранных доказательств, сотрудниками ДПС, иными сотрудниками полиции осуществляются и другие административно-процессуальные действия, получившие название мер обеспечения производства по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения. К ним относятся административное задержание (ст. 27.3 КоАП РФ), изъятие водительского удостоверения (ст. 27.10 КоАП РФ), отстранение от управления транспортным средством, медицинское освидетельствование на состояние опьянения, задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации (ст.ст. 27.12, 27.13 КоАП РФ) в необходимых случаях в порядке, установленном действующим законодательством, могут быть произведены личный досмотр, досмотр вещей и транспортного средства (ст.ст. 27.7, 27.9 КоАП РФ). Примыкает к перечисленным мерам обеспечения производства и такая мера процессуального принуждения, как доставление нарушителя (ст. 27.2 КоАП РФ).

---

<sup>127</sup> См.: Масленников В.Я. Указ. соч. С. 208.

КоАП РФ (ст. 27.2) предусматривает, что «в целях составления протокола об административном правонарушении при невозможности составить его на месте, если составление протокола является обязательным, нарушитель может быть доставлен в служебное помещение органов внутренних дел сотрудником полиции или другими уполномоченными на то должностными лицами».

В статье 27.1 КоАП РФ устанавливается общее правило: «... в целях пресечения административных правонарушений, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности составления его на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления уполномоченное лицо вправе применять: административное задержание лица, личный досмотр, досмотр вещей, транспортных средств, изъятие вещей и документов, отстранение от управления автомобилем, медицинское освидетельствование на состояние опьянения, задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации, арест товаров, транспортных средств и иных вещей, привод».

Административное задержание оформляется протоколом, в котором указываются дата и место его составления, должность, фамилия, имя, отчество должностного лица, сведения о личности задержанного и мотивы задержания. Протокол должен быть подписан должностным лицом, его составившим, и задержанным. В случае отказа задержанного от подписания протокола в нем делается запись об этом.

При совершении нарушения, за которое в соответствии с Кодексом может быть наложено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством, у водителя изымается водительское удостоверение, о чем делается запись в протоколе о правонарушении, а также во временном разрешении на право управления транспортными средствами.

Задержание транспортного средства оформляется протоколом задержания транспортного средства в двух экземплярах: первый прилагается к административному протоколу, а копия выдается лицу, управлявшему транспортным средством, которому также разъясняется порядок обжалования действий сотрудников полиции.

Автомобиль может не направляться на специальную охраняемую стоянку, если причина задержания может быть устранена на месте. В этом случае протокол задержания транспортного средства не составляется.

Задержание транспорта, запрещение его эксплуатации производится должностными лицами полиции.

Управляющие транспортными средствами водители или иные лица, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, подлежат освидетельствованию в установленном порядке.

Направление указанных лиц на освидетельствование на состояние опьянения и проведение их освидетельствования производятся в порядке, устанавливаемом МВД РФ, Министерством здравоохранения РФ и Министерством юстиции РФ.

Административный процесс нельзя себе представить без административного расследования, поскольку именно от этой стадии зависит весь дальнейший ход производства по делу<sup>128</sup>. Предварительное собирание и исследование материалов, имеющих отношение к совершенному правонарушению и личности правонарушителя, зачастую является гарантией правильного разрешения дела. Основное назначение стадии состоит в том, что уполномоченными на то органами и должностными лицами в предусмотрен-

---

<sup>128</sup> С момента обнаружения юридической ответственности возникает процессуальный аспект развития Материального правоотношения ответственности. См.: Шиндяпина М.Д. Указ. соч. С. 102-104.

ной законом форме устанавливаются факт совершения административного правонарушения, обстоятельства, относящиеся к данному правонарушению, дается их юридическая оценка, выясняется личность правонарушителя и выявляются доказательства, подтверждающие его виновность в совершении правонарушения. Таким образом, осуществляются действия, направленные на установление обстоятельств дела, их фиксирование и квалификацию<sup>129</sup>. Поэтому этапами стадии являются возбуждение дела, установление фактических обстоятельств, процессуальное оформление результатов расследования, направление материалов для рассмотрения по подведомственности<sup>130</sup>.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что административное расследование по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения, представляет собой регламентированную административно-процессуальными нормами деятельность сотрудников ДПС по установлению и фиксации факта совершения административного правонарушения, обстоятельств, относящихся к данному правонарушению, личности правонарушителя, доказательств, подтверждающих его виновность в совершении правонарушения.

Деятельность уполномоченных лиц по выяснению фактических обстоятельств дела об административном правонарушении является доказыванием по своей сути. Доказывание - это познавательная и удостоверительная деятельность компетентных государственных органов, процесс установления истины по делу. Функциональная, деятельностная сторона этого процесса заключается в работе с доказательствами: их собирании, исследовании, оценке и использовании<sup>131</sup>.

Статья 26.2 КоАП РФ посвящена доказательствам в производстве по делам об административных правонарушениях. Доказательствами являются фактические данные. Носителем этих данных служит источник доказательств - это та процессуальная форма, в которую облечены фактические данные. Содержанием доказательства выступает информация, т.е. сведения о явлении, событии. Специфика доказательств выражается в том, что они могут быть получены лишь из специальных, предусмотренных законом источников; должны относиться к предмету исследования; должна существовать реальная возможность их проверки<sup>132</sup>.

На стадии сбора доказательств происходит главным образом обнаружение доказательственной информации, ее передача и накопление. Сотрудник ДПС имеет дело не с доказательствами, а с фактическими данными, которые, по его предположению, еще только могут стать доказательствами. Рассматривая круг обстоятельств и фактов, подлежащих доказыванию в ходе производства по делам об административных правонарушениях, Е.В. Додин отмечает, что уполномоченные лица в основном оперируют фактами и событиями, воспринимаемыми непосредственно, а не прошедшими, как в уголовном процессе. То есть субъекты доказывания зачастую являются свидетелями правонарушения. Непосредственное наблюдение факта правонарушения облегчает познание истины<sup>133</sup>.

Однако сбор доказательств должен осуществляться при соблюдении ряда условий<sup>134</sup>. Первое условие заключается в безусловном соблюдении требований законности,

---

<sup>129</sup> См.: Телегин А.С. Указ. соч. С. 21-22.

<sup>130</sup> См.: Бахрах Д. Н. Указ. соч. С. 541.

<sup>131</sup> См.: Белкин А. Р. Теория доказывания: Научно-методическое пособие. М., 1999. С. 2, 29. Иными словами, доказывание - это деятельность органов государства, осуществляемая в пределах предоставленной компетенции с использованием средств, основанных на законе, при соблюдении прав и интересов заинтересованных лиц, для установления фактических обстоятельств, обеспечивающих оптимальность принимаемых правоприменительных актов. См.: Додин Е.В. Указ. соч. С. 26.

<sup>132</sup> См.: Белкин А.Р. Указ. соч. С.10-11,13,76.

<sup>133</sup> См.: Додин Е.В. Указ. соч. С. 29-31.

<sup>134</sup> См.: Белкин А.Р. Указ. соч. С. 147-148.

т.е. использовании уполномоченным на то лицом только тех способов и процедуры собирания доказательств, которые предусмотрены законом (если в законе эта процедура отражена не четко или не учитывает возможности правоприменителей, достичь цели сложно), в объективности, беспристрастности в собирании доказательств. Второе условие заключается в обеспечении полноты собранного по делу доказательственного материала. Третье - своевременность действий по собиранию доказательств, например, при совершении водителем ДТП. Четвертое - соблюдение гарантий достоверности получаемых данных. Во многом это зависит от тех технических средств, приемов проведения исследований, которые применяются на практике. Детальная регламентация этих процедур определяет достоверность полученных данных.

Например, по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения в состоянии опьянения, первичные процессуальные действия по обнаружению правонарушения осуществляют сотрудники ДПС.

Приказ Министерства России от 14 июля 2003 г. №308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»<sup>135</sup> определяет критерии, при наличии которых имеются достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения и подлежит направлению на медицинское освидетельствование. Такими критериями являются запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, выраженное дрожание пальцев рук, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке. Те же критерии можно использовать и в отношении пешехода, пассажира транспортного средства.

Необходимо отметить, что в данном случае указываются признаки в основном алкогольного опьянения, а признаки одурманивания иными веществами не раскрываются, что затрудняет их выявление сотрудниками<sup>136</sup>.

В Великобритании, Германии, Дании, Италии полиция имеет право производить остановку транспортных средств для проверки водителя на состояние опьянения в порядке профилактики нарушений в любое время без наличия дополнительных оснований. Проведение массового контроля является обязанностью полиции. В некоторых странах (Бельгия, Испания) профилактические проверки проводятся при осуществлении специальных операций. Подобные мероприятия достаточно эффективны. Например, в Финляндии за последние 10 лет увеличение числа проверок позволило снизить количество ДТП с погибшими по вине нетрезвых водителей почти в два раза, практически 40% водителей проверяются в течение года<sup>137</sup>.

Однако существует другая точка зрения, согласно которой государству следует проводить контроль только тогда, когда налицо обоснованные подозрения и существенные свидетельства, указывающие на нарушение закона. Проверки допустимы только в том случае, если поводом к ним служат конкретные обстоятельства. Подозрение должно быть достаточно конкретным, обоснованным, чтобы общественный интерес к осуществлению проверки оказался более весомым, чем интерес охраны частной сферы. Массовые проверки могут проводиться только при наличии повода. Условием проведения таких проверок является наличие соответствующего судебного решения, в котором обозначены рамки подобной проверки<sup>138</sup>.

---

<sup>135</sup> См.: Российская газ. 2003. 24 июля.

<sup>136</sup> Например, в гг. Екатеринбурге, Новосибирске, Омске, Перми и др. все чаще доставляются на освидетельствование водители, у которых не подтверждается состояние наркотического опьянения (около 70%) // Российская газ. 2004. 8 окт.

<sup>137</sup> См.: Выявление водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. С.13, 19-20.

<sup>138</sup> См.: Об административных процедурах: инициативный проект с комментариями разработчиков: Федеральный закон РФ. С. 54-55.

При нарушениях правил эксплуатации и управления транспортным средством, предусмотренных ст. 11.9, ч.1 ст.12.3, ч.2 ст.12.5, ч.ч.1 и 2 ст.12.7, ч.1 ст.12.8, ч.4 ст.12.19, ст.12.26 КоАП РФ, транспортное средство задерживается до устранения причины задержания (ст. 27.13 КоАП РФ).

Задержание, запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляются в порядке, установленном в Правилах задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации<sup>139</sup>. В соответствии с ними задержание транспортного средства представляет собой временное принудительное прекращение использования транспортного средства, включающее (в случае невозможности устранения причины задержания на месте выявления административного правонарушения) помещение его на специализированную стоянку - специально отведенное охраняемое место хранения задержанных транспортных средств. Этим обеспечивается сохранность транспортного средства.

Таким образом, остановка, задержание транспортного средства, отстранение водителя от управления - это те меры, с помощью которых пресекается нарушение и обеспечивается производство по делу.

Важное место в доказывании занимает оформление результатов процессуальных действий. Фиксация доказательств - это запечатление не только самих фактических данных, но и действий по их обнаружению, ибо допустимость доказательств зависит от допустимости их источников, средств и способов их обнаружения<sup>140</sup>.

В административно-юрисдикционной деятельности очень велико значение протокола о совершенном правонарушении. Специфика административного доказывания состоит в том, что в процессе его производятся не только сбор и исследование доказательств, но и их переработка, уплотнение, концентрация, и, как правило, информация по делу уже в таком виде поступает для окончательной оценки компетентному лицу.

Протокол имеет важное доказательственное значение при условии, что он правильно составлен. Требования к нему содержатся в ст. 28.2 КоАП РФ.

Изучение материалов прокурорских проверок и дел об административных правонарушениях позволило сделать вывод, что при оформлении материалов недостаточно исполняются требования ст.25.1 КоАП РФ в части соблюдения прав граждан, привлекающихся к ответственности<sup>141</sup>.

Возможно, по этой причине не поступают ходатайства (за исключением ходатайства о месте рассмотрения дела), отводы; защитники практически не участвуют в деле. Объяснениям нарушителя не придается большого значения, они всегда записываются в протоколе и содержат несколько фраз. Должностные лица, составляя протокол об административном правонарушении, не всегда принимают необходимые меры для установления личности физического лица, привлекаемого к ответственности, не проверяют называемые данные по документам, что приводит к ошибкам.

Иногда отсутствуют адреса и подписи нарушителя, неполно оформлены меры процессуального обеспечения; не всегда выводы подтверждаются необходимыми материалами (отсутствуют акты медицинского освидетельствования, не составляются протоколы об отстранении от управления транспортным средством, протоколы о направ-

---

<sup>139</sup> См.: Об утверждении правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации: Постановление Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. №759 // Собрание законодательства РФ. 2003. №51. Ст. 4990.

<sup>140</sup> См.: Белкин А.Р. Указ. соч. С. 140-144.

<sup>141</sup> См.: Справка о практике соблюдения законности органами ГИБДД Омской области при применении мер административного принуждения к правонарушителям в сфере дорожного движения за 2002-2003 гг. отдела по надзору за исполнением законов и законностью правовых актов прокуратуры области; архивные дела.

лении на освидетельствование; не указано, что прилагается к протоколу<sup>142</sup>; нет данных, подтверждающих наличие смягчающих, отягчающих вину обстоятельств (часто нет информации о повторности нарушения, о материальном, семейном положении лица. Сам правонарушитель не дает точной информации о себе: о своем месте проживания, о работе. Многие водители просто называют себя безработными, все чаще в протоколе делается отметка «не работает». В результате сложно принять справедливое решение, а затем исполнить его. Существующие сроки составления протокола об административном правонарушении также не позволяют включить в него все необходимые сведения, поэтому лица, рассматривающие дела, самостоятельно могут истребовать недостающие сведения. Упрощение процедуры документального оформления факта совершения правонарушения позволило бы избежать ошибок.

Для правоприменительной практики актуальным остается вопрос о том, какие нарушения в процессе доказывания могут повлиять на качество доказательств. Основаниями для признания доказательств полученными с нарушением закона могут быть только существенные нарушения. В литературе активно обсуждается вопрос о том, всякое ли нарушение закона при собирании доказательств влечет безусловную их недопустимость. В практике подобные вопросы возникают достаточно часто. Авторы Концепции судебной реформы в РФ и некоторые представители процессуальной науки полагают, что любое нарушение закона при собирании доказательств делает их недопустимыми<sup>143</sup>. Однако значительная часть ученых и практикующих юристов предлагает признавать недопустимыми лишь те доказательства, которые получены с существенными нарушениями закона<sup>144</sup>.

Критериев для определения существенности нарушения два: повлияло ли или могло повлиять нарушение на достоверность полученной информации и могут ли быть устранены или восполнены процессуальными средствами допущенные нарушения<sup>145</sup>. Есть нарушения, которые делают доказательства, безусловно, недопустимыми. Это использование запрещенных законом источников доказательств, а также ущемление конституционных прав и свобод личности. Доказательства, полученные с такими нарушениями, не могут использоваться ни обвинением, ни защитой<sup>146</sup>.

К нарушениям, которые сделают доказательства безусловно недопустимыми в производстве по данной категории дел, можно отнести: 1) не разъяснение прав и обязанностей водителю при составлении протокола, непредставление возможности ознакомиться с протоколом и т.д., т.е. процессуальные нарушения прав и свобод гражданина. Они прямо не влияют на качество доказательственной информации<sup>147</sup>; 2) проведение освидетельствования не тем специалистом, с использованием специальных средств, не отвечающих техническим требованиям; иные нарушения процедуры, которые влияют на результаты. Эти нарушения влияют на качество доказательственной информа-

---

<sup>142</sup> См.: Представление об устранении нарушений административного законодательства прокуратуры Омской области от 20 декабря 2002 г., внесенное в ГИБДД УМВД по Омской области. По деду в отношении Моринова.....

<sup>143</sup> См.: Концепция судебной реформы в РФ. М., 1992. С.85-86; Ляхов Ю.А. Допустимость доказательств в российском уголовном процессе. М., 1999. С.12.

<sup>144</sup> В уголовном процессе к таким относят: несоблюдение условий и оснований получения доказательств; нарушение правил проведения следственных действий; несоблюдение требований к форме составления протокола или постановления. От следователя (дознателя) требуется неукоснительное соблюдение порядка проведения следственных действий. См.: Лопаткин Д. Недопустимые доказательства // Законность. 2002. №9. С. 36.

<sup>145</sup> См.: Лупинская П.А. Основания и порядок принятия решений о недопустимости доказательств // Российская юстиция. 1994. №11. С.2-5.

<sup>146</sup> См.: Плетнев В. Проблемные вопросы собирания доказательств по новому УПК // Российская юстиция. 2002. № 9. С. 50.

<sup>147</sup> См., напр.: Сергеев Ю.А. Указ. соч. С. 43.

ции<sup>148</sup>. Разъяснение сотрудникам ДПС этих положений поможет обеспечить соблюдение установленных требований.

Направление протокола и всех материалов дела является последним этапом стадии. Протокол об административном правонарушении направляется судье, в орган, должностному лицу, уполномоченным рассматривать дело об административном правонарушении, в течение суток с момента его составления (ст. 28.8 КоАП РФ).

Выполнить это требование довольно сложно, так как инспекторов по административной практике, осуществляющих прием и регистрацию составленных протоколов и других материалов о нарушении Правил дорожного движения придется переводить на круглосуточную работу. Целесообразно предусмотреть в КоАП РФ более длительные сроки направления всех материалов.

### **Рассмотрение дел об административных правонарушениях в области дорожного движения**

Центральной стадией в производстве является стадия рассмотрения дела. Рассмотрение дела об административном правонарушении - это особо важный блок процессуальных действий, осуществляемых органами административной юрисдикции по выполнению задач производства по делам об административных правонарушениях с целью достижения определенного правового результата - установления объективной истины по материалам дела и принятия соответствующего акта. Именно в процессе рассмотрения дела уполномоченным на то компетентным органом решается вопрос о виновности и возможном привлечении лица к административной ответственности. Дальнейший процесс исполнения принятого решения носит обеспечивающий характер, что, собственно, в определенном смысле можно сказать и о двух других стадиях производства, без которых рассмотрение теряет свой смысл и назначение<sup>149</sup>. Именно на стадии рассмотрения дел об административных правонарушениях проверяется логическая и психологическая основа всего правоприменения, а также обоснованность нормативного установления административной ответственности за конкретные виды деяний<sup>150</sup>.

По мнению Ю.М. Козлова, стадия рассмотрения административного дела - это, по существу, своеобразное административное расследование, в рамках которого орган управления изучает все собранные по делу материалы, а при их недостаточности требует дополнительные, проводит необходимые проверки, решает вопросы, связанные с участием в процессе свидетелей, и т.п.<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> По делу об административном правонарушении в отношении Попова по ч.1ст.12.8 КоАП РФ были представлены 2 акта медицинского освидетельствования, составленные одним дежурным врачом городской больницы, в одно время, которые при идентичности зафиксированных в них признаков содержали различные выводы о состоянии освидетельствованного лица. Мировой судья судебного участка №103, рассматривая данное дело, обоснованно вызвал и допросил врача, проводившего освидетельствование, который в судебном заседании пояснил, что он является терапевтом, специализирующимся в эндокринологии, с методикой проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения незнаком, специальную подготовку не проходил, вывод о состоянии освидетельствуемого лица по результатам его осмотра сделать не смог. С учетом данных показаний мировой судья признал акты освидетельствования не имеющими доказательственного значения и, в связи с отсутствием по делу доказательств нахождения Попова в состоянии опьянения, вынес постановление о прекращении производства по делу.

<sup>149</sup> См.: Комарова Н.В. Указ. соч. С. 38-39.

<sup>150</sup> См.: Масленников М.Я. Указ. соч. С.14.

<sup>151</sup> См.: Советское административное право: Учебник / Под ред. Ю.М. Козлова. М., 1985. С. 248.

Процессуальным основанием для рассмотрения дела об административном правонарушении является протокол об административном правонарушении<sup>152</sup>. Дополнительно представляются другие необходимые материалы и доказательства совершенного правонарушения. К их числу можно отнести протокол о задержании транспортного средства, протокол об отстранении от управления транспортным средством, протокол о направлении на медицинское освидетельствование, акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Процедуре рассмотрения дела об административном правонарушении свойственно наличие таких этапов, как подготовка дела к рассмотрению, непосредственное рассмотрение, принятие постановления по делу и доведение его до сведения<sup>153</sup>.

По делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения, стадия рассмотрения имеет свои особенности.

Как уже отмечалось дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. ст. 11.21, 11.22, 11.24, 12.8, 12.35, 12.36 КоАП РФ, рассматриваются судьями, а по ч.2 ст. 12.4, ч. 4 ст. 12.9, ч. 1 ст. 12. 10, ч.3 ст.12.15, ч. 2 ст.12.17, ч.2 ст.12.21, ст.ст. 12.24, 12.26, ч.2 ст.12.27 КоАП РФ, в случаях, если должностное лицо, к которому поступило дело о таком административном правонарушении, (например, признав недостаточным назначение штрафа) передает его судьё. Интерес представляет именно эта категория дел. Основная же часть работы осуществляется судьями по делам о правонарушениях, предусмотренных ст. 12.8, 12.24, 12.26 КоАП РФ.

Расширение компетенции судей по рассмотрению дел об административных правонарушениях явилось практической реализацией научных положений о необходимости поэтапного освобождения полиции от несвойственной ей судебной функции.

Однако административная юрисдикция - это не правосудие. Ее цель - расширение гарантии прав граждан<sup>154</sup>, поэтому необходимо учитывать, что проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и пути их решения могут быть профессионально оценены должностными лицами.

Специфика рассмотрения дел об административных правонарушениях предполагает достаточно высокую степень профессионализма в разрешении дела и, следовательно, обуславливает необходимость специализации органа административной юрисдикции в лице судьи<sup>155</sup>. Некоторые авторы предлагают выделить судей по делам об административных правонарушениях<sup>156</sup>, впоследствии создать административные судьи<sup>157</sup>, специализировать судей, а не суды, что позволит экономить ресурсы и быть ближе к населению<sup>158</sup>. Другие же авторы считают, что обособление административно-юрисдикционной компетенции судей не будет способствовать их профессиональной судейской квалификации<sup>159</sup>.

---

<sup>152</sup> Никакие другие документы - заявления, справки, рапорты, докладные записки и др. - не могут являться основанием для рассмотрения дела по существу. См.: Коваль Л.В. Административно-деликтное отношение. Киев, 1979. С. 189.

<sup>153</sup> См. об этом: Бахрах Д.Н. Указ. соч. С. 17; Масленников М.Я. Указ. соч. С. 75.

<sup>154</sup> См.: Бахрах Д.Н. Нужна специализация судей, а не судов // Российская юстиция. 2003. № 2. С. 10.

<sup>155</sup> Существует точка зрения, что судьи не должны разрешать административные дела по существу, в первой инстанции, так как они действуют в несвойственной им сфере - административной. См.: Котюргин С.И. Понятие, принципы и формы административно-процессуальной деятельности полиции: Лекция. Омск, 1973. С. 68-69.

<sup>156</sup> См.: Якимов А.Ю. Статус субъекта административной юрисдикции: проблемы реализации. С. 41-42.

<sup>157</sup> См.: Тихомиров Ю.А. Административное судопроизводство в России: перспективы развития // Российская юстиция. 1998. № 8. С. 35-37.

<sup>158</sup> См.: Бахрах Д.Н. Указ. соч. С. 11.

<sup>159</sup> См.: Масленников М.Я. Указ. соч. С. 98.

Анализ практики рассмотрения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения в судах показал, что в субъектах России от 30 до 80% материалов передаются на рассмотрение судьям. В основном в суды как уже упоминалось, передаются материалы по ст. 12.8, 12.24, 12.26 КоАП РФ<sup>160</sup>.

Нуждаются в детальном анализе многие процессуальные особенности стадии рассмотрения дела. Первым этапом стадии является подготовка дела об административном правонарушении к рассмотрению.

Согласно ст.ст. 29.1, 29.4 КоАП судья, орган, должностное лицо при подготовке к рассмотрению дела об административном правонарушении выясняют вопросы, необходимые для рассмотрения дела, и принимают соответствующие решения<sup>161</sup>. Их разрешение призвано обеспечивать проверку качества административного расследования и создавать условия для объективного и законного рассмотрения дела. Основное внимание уделяется оформлению материалов. Причем в качестве первых проверяющих могут быть должностные лица ДПС, уполномоченные рассматривать дела данной категории.

От того, насколько полно будут собраны доказательства вины лица, совершившего правонарушение, и правильно оформлены процессуальные документы (протокол об административном правонарушении и иные документы, фиксирующие результаты применения мер административно-процессуального обеспечения), а также достаточно полно собраны иные сведения, необходимые для всестороннего исследования всех имеющихся по делу обстоятельств, зависит качество оценки собранных по делу доказательств.

Суточный срок направления дел об административных правонарушениях по подведомственности обозначен в ст. 28.8 КоАП РФ. Судьи иногда неправомерно отказывались от рассмотрения материалов, переданных должностными лицами, из-за его пропуска. Некоторые судьи отказывались рассматривать дела без указания мотивов передачи дела, хотя КоАП РФ такого требования не содержит.

Часть материалов возвращается судьями на основании определения о возвращении протокола об административном правонарушении и других материалов дела должностному лицу, которое составило протокол. В среднем, это около 1% от числа направленных материалов. Не могут служить основанием для возврата протокола и материалов недостатки, которые носят несущественный характер, недостатки, которые в силу объективных причин не могут быть устранены, а также неполнота материалов, которая может быть восполнена судьей при рассмотрении дела. Однако судьи часто возвращают материалы, по которым сами могут устранить недостатки (например, получить сведения о повторности нарушения). Излишняя требовательность лишь затягивает производство. К сожалению, иногда материалы, отправленные на доработку, либо долго дорабатываются, либо не присылаются судье вообще.

---

<sup>160</sup> Например, в 2003 г. отделениями ГИБДД Омской области было направлено в суд материалов об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ - 63%, 45,7 % водителей лишены права управления транспортными средствами; ст. 12.24 КоАП РФ - 20%; 20% водителей лишены права управления транспортными средствами; ст. 12.26 КоАП РФ - 69%, 37% водителей лишены права управления транспортными средствами. До принятия нового КоАП РФ, когда решения принимались должностными лицами Госавтоинспекции, процент лишения граждан специального права на управление транспортными средствами за нарушения ПДД составлял более 85%. См.: Анализ состояния аварийности на автотранспорте и деятельность Госавтоинспекции по обеспечению состояния безопасности дорожного движения в Омской области за 1998-2002 годы.

<sup>161</sup> Решаются следующие вопросы: относится ли к их компетенции рассмотрение данного дела; имеются ли обстоятельства, исключающие рассмотрение данного дела судьей, членом коллегиального органа, должностным лицом; правильно ли составлены протокол об административном правонарушении и другие протоколы, предусмотренные КоАП, а также правильно ли оформлены иные материалы дела; имеются ли обстоятельства, исключающие производство по делу; достаточно ли имеющихся по делу материалов для его рассмотрения по существу; имеются ли ходатайства и отводы.

Достаточно большое количество дел об административных правонарушениях оформляются должностными лицами ДПС с нарушением установленных сроков, поэтому судьи, которым передаются материалы, должны торопиться с их рассмотрением<sup>162</sup>. Наибольшее количество дел об административных правонарушениях было прекращено судьями на основании п. 6 ст. 24.5 КоАП РФ в связи с истечением сроков давности привлечения к административной ответственности.

Требует внимания вопрос о месте рассмотрения дела. В части 1 ст. 29.5 КоАП РФ указано, что дело об административном правонарушении рассматривается по месту его совершения. С одной стороны, это способствует сокращению сроков вынесения решений по делам, поскольку исключает необходимость их пересылки по месту жительства нарушителя. С другой стороны, не все участники производства могут прибыть на рассмотрение дела.

Лицо, в отношении которого ведется производство по делу, вправе заявить ходатайство о рассмотрении дела по месту жительства. Согласно ч. 2 ст. 24.4 КоАП РФ ходатайство осуществляется в письменной форме и подлежит немедленному рассмотрению, но чаще всего оно уже содержится в протоколе об административном правонарушении. Оснований, по которым отказывается в удовлетворении ходатайства, не предусмотрено. Возникает вопрос о том, «что является основанием удовлетворения ходатайства о рассмотрении дела по месту жительства»<sup>163</sup>. Представляется, что основанием удовлетворения ходатайства может служить отдаленность места жительства лица от места совершения правонарушения. При удовлетворении ходатайства лица ч. 5 ст. 4.5 КоАП РФ предусматривает приостановление сроков давности привлечения лица к ответственности.

Часть 4 ст. 29.5 КоАП РФ предусматривает альтернативную подведомственность для дел о правонарушениях, влекущих лишение права управления транспортными средствами, т.е. дело может быть рассмотрено по месту учета транспортного средства.

КоАП РФ не предусматривает оснований, по которым дело передается по месту учета транспортного средства, и сроки давности привлечения к ответственности при этом не приостанавливаются, хотя это необходимо. Иногда должностные лица отказываются рассматривать переданные дела, считая необоснованной передачу. Этот пробел восполнили Методические рекомендации<sup>164</sup>, в которых сказано, что «при невозможности провести проверку о повторности совершения однородного административного правонарушения дело об административном правонарушении, влекущем лишение права управления транспортным средством, направляется для рассмотрения по месту учета транспортного средства». Но это всего лишь рекомендации, которые расширительно толкуют Кодекс. Реально это положение превращается в перекидывание дел, поэтому при передаче дел нужно указывать, на причины передачи, при этом лицо, в отношении которого ведется дело, вправе также выражать свое мнение о месте рассмотрения дела об административном правонарушении. Дело об административном правонарушении,

---

<sup>162</sup> Нередки случаи передачи дел об административном правонарушении на рассмотрение мирового судьи спустя месяц после составления протокола, имели место факты передачи дел должностными лицами ГИБДД и по истечении установленного законом двухмесячного срока давности привлечения к административной ответственности.

<sup>163</sup> Масленников М. Полномочия судьи районного суда при рассмотрении дел об административных правонарушениях // Российская юстиция. 2002. № 7. С. 35.

<sup>164</sup> См.: Методические рекомендации по организации деятельности ОВД при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения: Письмо МВД России от 19 июня 2002 г. № 1/3582 (п. 32); Методические рекомендации по организации деятельности подразделений Госавтоинспекции при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения: Письмо МВД России от 18 июня 2003 г. № 13/ц-72 (п. 33).

переданное на рассмотрение, подлежит принятию к производству лицу, которому оно передано. Такого рода решения не должны быть предметом спора<sup>165</sup>.

С.Н. Дмитриев справедливо отмечает, что практически полностью исключена возможность воздействия на большинство иногородних граждан, не желающих добровольно уплатить административный штраф, предписанием чч. 1 и 2 ст. 29.5 КоАП РФ, предусматривающим рассмотрение дел только по месту совершения административного правонарушения при отсутствии соответствующего ходатайства лица, привлекаемого к ответственности<sup>166</sup>.

В ходе подготовки дела об административном правонарушении к рассмотрению одним из обязательных для выяснения является вопрос своевременного извещения о времени и месте рассмотрения дела круга лиц, принимающих непосредственное участие в его разрешении. Дело об административном правонарушении рассматривается с участием лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении (ч. 2 ст. 25.1 КоАП РФ)<sup>167</sup>. Однако в материалах дела не всегда есть данные об извещении лица<sup>168</sup>. Практически не признается обязательным присутствие лица, даже в случае уклонения его от явки.

В 60% случаев водители присутствуют на рассмотрении дела. Связано это в основном с тем, что водитель надеется убедить лицо, рассматривающее дело, не направлять материалы судье, а судью не применять такую санкцию, как лишение права управления транспортным средством.

В соответствии со ст. 167 Гражданского процессуального кодекса РФ лица, участвующие в деле, обязаны известить суд о причинах неявки и представить доказательства уважительности этих причин<sup>169</sup>. В статье 29.7 КоАП РФ также необходимо предусмотреть положение, обязывающее лицо известить орган, должностное лицо о причинах неявки, что позволит оперативно рассматривать дела.

От качества процессуального оформления и соблюдения процедуры извещения о месте и времени рассмотрения дела во многом зависит его дальнейшая судьба. Примером тому может быть Определение Судебной Коллегии Верховного суда РФ по делу об отмене постановления о наложении административного наказания в виде штрафа. Верховный суд РФ определил, что факт отправления повестки по почте при отсутствии

---

<sup>165</sup> См.: Килясханов И.Ш. Указ. соч. С. 69.

<sup>166</sup> См.: Дмитриев С.Н. Указ. соч. С. 8.

<sup>167</sup> В отсутствие указанного лица дело может быть рассмотрено лишь в случаях, если имеются данные о надлежащем извещении лица о месте и времени рассмотрения дела и если от лица не поступило ходатайство об отложении рассмотрения дела либо если такое ходатайство оставлено без удовлетворения. Часть 3 статьи предусматривает, что судья, орган, должностное лицо, рассматривающие дело об административном правонарушении, вправе признать обязательным присутствие при рассмотрении дела лица, в отношении которого ведется производство по делу: В рассмотрении дела могут принимать участие защитник, свидетель, специалист, понятые, эксперт.

<sup>168</sup> Как показывает изучение материалов дел, вынесению постановления о прекращении производства по делу об административном правонарушении в связи с истечением сроков давности нередко предшествовало неоднократное отложение рассмотрения дел в связи с неявкой лица, привлекаемого к ответственности. При этом не всегда в материалах дел имеются данные, подтверждающие назначение судьей рассмотрения дел, о направлении извещений участникам производства, о месте и времени их рассмотрения. В постановлениях о прекращении производства по делу в отношении Мизгирева от 20 марта 2003 г. и от 26 сентября 2003 г. по деяниям, совершенным этим лицом 17 января 2003 г., 24 июля 2003 г., указано на неоднократную неявку по вызовам суда, при этом какие-либо данные о направлении этому лицу извещений отсутствуют.

<sup>169</sup> См.: Гражданский процессуальный кодекс РФ от 14 ноября 2002 г. №138-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46. Ст. 4532; 2003. № 27(ч. 1). Ст. 2700.

сведений о ее получении не означает надлежащее извещение о времени и месте рассмотрения дела<sup>170</sup>.

Законом необходимо предусмотреть только письменную форму извещения о месте и времени рассмотрения дела, направляемого каждому его участнику.

Порядок извещения участников производства по делу об административном правонарушении нормами КоАП РФ не регламентирован, что влечет определенные сложности для правоприменителей. Конституционный суд РФ неоднократно выражал свою позицию в постановлениях по конкретным делам о возможности в правоприменительной практике восполнения пробелов в правовом регулировании на основе процессуальной аналогии<sup>171</sup>. Если дело назначено судьей к рассмотрению в присутствии участников производства, им объявляется о месте и времени рассмотрения дела и предлагается расписаться в справочном листе по делу. Допускается извещение телеграммой, телефонограммой, оформленной в установленном порядке. Извещение может быть направлено по месту жительства либо по месту работы извещаемого лица. Вполне можно использовать эту модель извещения участников производства.

Извещение по делу считается врученным и в случаях, если лицо, которому оно было выслано, не оказалось в указанном им месте нахождения, жительства или временного проживания, либо это место было указано им неправильно, а также, если адресат отказался от получения извещения, и этот отказ зафиксирован».

Предложение о фиксации факта извещения в протоколе высказывалось и ранее<sup>172</sup>. Это оптимальный вариант извещения лица, свидетелей и потерпевшего при получении ими копий протоколов.

При оформлении дела водителя иногда сразу уведомляют о времени рассмотрения в суде, что, с одной стороны, облегчает процедуру уведомления, но, с другой стороны, судья может не успеть подготовиться к рассмотрению. Также должностные лица при составлении дела согласовывают с судьей время рассмотрения дела. Такая практика не лишена смысла. Вполне возможно должностным лицам, рассматривающим дела, имеющим графики работы судей, согласовывать с ними время рассмотрения дела, что и позволит избежать проблем с дальнейшим уведомлением лица. Конечно, этот вариант можно использовать не во всех случаях, так как лицо может не прибыть на рассмотрение дела.

Кроме того, в подготовительной части к рассмотрению дела разрешается вопрос о наличии ходатайств. Разрешение заявленных в ходе подготовки к рассмотрению административного дела ходатайств очень тесно взаимосвязано с таким процессуальным действием, как отложение рассмотрения дела.

Определение об отложении может быть вынесено как в процессе подготовки дела к рассмотрению, так и в ходе его разрешения<sup>173</sup>.

---

<sup>170</sup> См.: Невыполнение требований закона о надлежащем извещении привлекаемого к административной ответственности лица о времени и месте рассмотрения материала повлекло отмену постановления о наложении административного взыскания (извлечение): Определение Судебной Коллегии Верховного суда РФ от 27 октября 1995 года // Бюллетень Верховного суда. 1996. № 8.

<sup>171</sup> См.: По делу о проверке конституционности статьи 418 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР в связи с запросом Каратузского районного суда Красноярского края: Постановление Конституционного суда РФ от 28 ноября 1996 г. №19-П // Собрание законодательства РФ. 1996. № 50. Ст. 5679; По делу о проверке конституционности отдельных положений статей 331 и 464 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР в связи с жалобами ряда граждан: Постановление Конституционного суда РФ от 2 июля 1998 г. № 20-П // Собрание законодательства РФ. 1998. № 28. Ст. 3393; По делу о проверке конституционности части второй статьи 266 и пункта 3 части первой статьи 267 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях в связи с жалобами граждан: Постановление Конституционного суда РФ от 28 мая 1999 г. № 9-П // Собрание законодательства РФ. 1999. № 23. Ст. 2890.

<sup>172</sup> См.: Сергун П.П. Охрана прав и свобод личности в производстве по делам об административных правонарушениях: Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 1987. С. 130.

Однако в КоАП РФ не указывается срок, на который может быть отложено рассмотрение административного дела. Представляется справедливыми предложения некоторых авторов о том, что дело об административном правонарушении может быть отложено на срок до 5 суток в связи с заявлением ходатайства об участии в рассмотрении дела адвоката<sup>174</sup>. С учетом обстоятельств конкретного дела, компетентный орган вправе отложить рассмотрение дела на срок, необходимый для устранения причин, послуживших основанием для его отложения, но не более чем на один месяц<sup>175</sup>. Если причины отложения не устранены, возникают действительно серьезные проблемы с оценкой доказательств и обеспечением прав участников производства, то необходимо приостанавливать производство по делу, предусмотрев такую возможность в ст. 29.4 КоАП РФ.

Например, основаниями для отложения рассмотрения дела или приостановления производства по делу могут быть случаи, когда присутствие правонарушителя на рассмотрении дела признается обязательным, а разрешение дела в его отсутствие представляется невозможным (выбыл в другую местность, скрывается, тяжелая болезнь)<sup>176</sup>, или место нахождения лица известно, однако реальная возможность его участия в разбирательстве отсутствует (по аналогии со ст. 238 УПК РФ)<sup>177</sup>. Действительно, лицо может находиться в командировке и надлежащим образом уведомить его о рассмотрении дела невозможно. Если же лицо умышленно скрывается, уклоняется от явки для рассмотрения дела, достаточно надлежащего уведомления лица о рассмотрении дела, и решение можно будет вынести в его отсутствие. Это будет соответствовать принципу оперативности производства. Представляется, что в случае приостановления производства по делу с момента совершения правонарушения не должно пройти шесть месяцев.

Как показывает анализ дел об административных правонарушениях, рассмотрение их по ст.ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ практически не откладывается, так как это может повлечь пропуск срока давности. В случае отложения рассмотрения дела или приостановления производства по делу срок давности должен приостанавливаться, так как это необходимо для более качественного, рассмотрения дела.

Порядок рассмотрения дел об административных правонарушениях во многом обусловлен тем, насколько полно и качественно была проведена ревизия материалов дела в ходе подготовки его к разрешению по существу. Сердцевиной разрешения дела выступает оценка имеющихся по делу доказательств и исследование обстоятельств дела. Для лица, рассматривающего дело, важнейшие факты, подлежащие оценке, лежат уже в прошлом, поэтому познание правонарушения происходит опосредованно, при помощи доказательств.

В основе учения о теории доказательств лежит мысль о том, что объективная оценка доказательств имеет первостепенное значение для вынесения законного и обоснованного решения по делу об административном правонарушении, ибо доказательства являются средством установления обстоятельств дела, требующего применения нормы

---

<sup>173</sup> Основания для его вынесения: поступление заявления о самоотводе либо отводе компетентного органа, отводы иных участников рассмотрения, необходимость явки участников рассмотрения; истребования дополнительных материалов по делу или назначения экспертизы (ч. 1 ст. 29.7 КоАП РФ).

<sup>174</sup> См.: Масленников М.Я. Производство по делам об административных правонарушениях. М., 1994. С. 83.

<sup>175</sup> Целесообразно предусмотреть это положение в ст. 29.4 КоАП РФ.

<sup>176</sup> См.: Комарова Н.В. Указ. соч. С. 144.

<sup>177</sup> См.: Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18 декабря 2001 г. №174-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2001. № 52 (ч. 1). Ст. 4921; 2002. № 22. Ст. 2027; № 30. Ст. 3015, 3020, 3029; № 44. Ст. 4298; 2003. № 27 (ч. 1). Ст. 2700; 2003. № 27 (ч. 2). Ст. 2708; № 28. Ст. 2880; № 50. Ст. 4847.

права<sup>178</sup>. Важную роль в оценке доказательств играют и процессуально оформленные меры обеспечения.

Однако судебный порядок рассмотрения дела не всегда отвечает всем требованиям КоАП РФ. Иногда судьями не выполняются требования ст. 26.11 КоАП РФ об оценке всех имеющихся по делу доказательств по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем полном и объективном исследовании всех обстоятельств дела в их совокупности. Нередко судьи ограничиваются ссылками на объяснения лица, привлекаемого к ответственности, и показаниями опрошенных по ходатайству этого лица свидетелей, не принимая мер к их проверке, оставляя без внимания и оценки иные, имеющиеся в материалах дела доказательства.

Статья 29.8 КоАП РФ предписывает, что протокол о рассмотрении дела ведется при рассмотрении дела коллегиальным органом. Дело об административном правонарушении рассматривается судьей единолично.

Ведение протокола целесообразно, так как при отсутствии указанного документа невозможно проверить, соблюдены ли судьей права и законные интересы участников административно-юрисдикционного процесса: были ли разъяснены правонарушителям, потерпевшим и другим участникам производства их права и обязанности, закрепленные в гл. 25 КоАП РФ; были ли отводы и ходатайства. В одном только постановлении невозможно полноценно выразить позиции всех участников судебного разбирательства. Судьи, как правило, рассматривают дела об административных правонарушениях, за совершение которых законодатель предусматривает наиболее суровые виды наказаний, поэтому отсутствие протокола является своего рода упрощенчеством административно-юрисдикционного процесса, не способствует в полной мере выполнению задач и реализации принципов законодательства об административных правонарушениях, противоречит общим требованиям судопроизводства<sup>179</sup>.

По результатам рассмотрения дела об административном правонарушении компетентный субъект в обязательном порядке должен принять решение. К сущности правоприменительного акта в виде постановления по делу об административном правонарушении уже не раз обращались авторы<sup>180</sup>. Постановление о назначении наказания занимает особое место среди актов, издаваемых в процессе производства по делам об административных правонарушениях. Руководствуясь тем, что данному постановлению свойственны все признаки и характерные черты правоприменения, заметим, что именно с его принятием связываются такие важные правовые последствия, как признание виновным или невиновным лица в совершении правонарушения, применение к виновному административного наказания, состояние административной наказанности, исчисления сроков обжалования и т.д. От справедливости назначаемых наказаний зависит, будут ли достигнуты цели административной ответственности.

При назначении наказания должен учитываться принцип индивидуализации ответственности, характер совершенного деяния, личность виновного, его имущественное положение, смягчающие и отягчающие обстоятельства (ч. 2 ст. 4.1 КоАП РФ). Если ответственность индивидуализирована, то тем самым она персонифицирована, гуманна, справедлива. Этот принцип не существует в отрыве от принципов законности и неотвратимости юридической ответственности. Индивидуализация является своеобраз-

---

<sup>178</sup> См.: Додин Е.В. Доказывание и доказательства в правоприменительной деятельности органов советского государственного управления: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Киев, 1973. С. 40.

<sup>179</sup> См.: Масленников М. Полномочия судьи районного суда при рассмотрении дел об административных правонарушениях // Российская юстиция. 2002. № 7. С. 35.

<sup>180</sup> См.: Салищева Н.Г. Административный процесс в СССР. М., 1964. С. 106-108.

ным стержнем, обеспечивающим принятие справедливого решения в отношении лица<sup>181</sup>.

При признании лица виновным в совершении правонарушения выносится постановление о назначении административного наказания. Постановление должно содержать описание деяния, признанного доказанным; доказательства на которых основаны выводы; мотивы, по которым отвергаются другие доказательства; мотивы решения вопросов, относящихся к назначению административного наказания.

С учетом положений ч. 2 ст. 1.5, п. 6 ч. 1 ст. 29.10, ч. 1 ст. 29.9 КоАП РФ резолютивная часть постановления о привлечении к административной ответственности не может ограничиваться только решением вопроса о назначении административного наказания, она должна содержать вывод о признании лица виновным в совершении установленного административного правонарушения. После принятия постановления по делу об административном правонарушении наступает заключительный этап стадии рассмотрения - объявление решения по делу, вручение его копии и доведение его до сведения заинтересованных лиц<sup>182</sup>.

КоАП РФ не предусматривает, каким образом и куда высылается копия. Вполне возможно, копия вообще не будет вручена, если, например, неправильно указан адрес. Вместе с тем вступление постановления по делу об административном правонарушении в законную силу КоАП РФ связывает с истечением срока обжалования, который исчисляется со дня вручения или получения лицом копии постановления. При этом закон не содержит каких-либо исключений из указанного правила.

Возникает вопрос: как будет исчисляться срок в случае, если нарушитель отсутствовал при рассмотрении дела и копия постановления в течение трех дней высылается ему по месту жительства. Неизвестно, когда нарушитель получит копию постановления и получит ли её вообще.

В связи с этим уполномоченным органам приходится принимать все возможные меры для вручения или обеспечения получения лицом копий постановлений по делам об административных правонарушениях, что влечет дополнительные трудности<sup>183</sup>.

Так как КоАП РФ не устанавливает, куда может быть выслана копия постановления по делу (по месту регистрации либо по месту работы, учебы указанных лиц), то считается необходимым отправлять копию по указанному лицом адресу, т.е. должны действовать те же положения, что и при извещении участников о рассмотрении дела.

### **Пересмотр постановлений и решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и их исполнение**

Рассмотрение жалоб и протестов на постановления по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения - факультативная (необязательная) ста-

---

<sup>181</sup> См.: Иванов А.А. Цели юридической ответственности, ее функции и принципы // Гос-во и право. 2003. № 6. С. 69.

<sup>182</sup> В соответствии со ст.29.11 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении объявляется немедленно по окончании рассмотрения дела. Копия постановления по делу об административном правонарушении вручается под расписку физическому лицу или законному представителю физического лица либо высылается указанным лицам в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления.

<sup>183</sup> Так, в письме ГТК России от 18 апреля 2003 г. №17-12/16620 «О вступлении в законную силу постановлений по делам об административных правонарушениях» (Таможенные ведомости. 2003. №7) указано, что при направлении уведомления с использованием услуг почтовой связи в случае явного несоблюдения порядка и сроков доставки отправлений, установленных постановлениями Правительства РФ от 15 апреля 1996 г. № 472 «Об утверждении нормативов частоты сбора письменной корреспонденции из почтовых ящиков, ее обмена, перевозки и доставки, а также контрольных сроков прохождения письменной корреспонденции» и от 26 ноября 2000 г. № 725 «Об утверждении правил оказания услуг почтовой связи», следует предпринимать другие меры по вручению копий постановления.

для юрисдикционного процесса. В научной литературе эту стадию именуют иногда стадией пересмотра постановлений, подразумевая под этим проверку законности и обоснованности дела субъектом, наделенным правом отменять, изменять или оставлять ранее принятое постановление без изменений<sup>184</sup>. Пересмотр не следует путать с повторным рассмотрением дела, производимым в случаях, когда принятое ранее постановление отменено и дело направлено на новое рассмотрение.

Указанная стадия имеет место в юрисдикционном процессе лишь тогда, когда в его ходе возникают необходимые процессуальные основания пересмотра, к которым действующим законодательством относятся: жалоба лица, в отношении которого вынесено постановление, жалоба потерпевшего, протест прокурора, усмотрение вышестоящего органа, вынесшего постановление.

Порядок обжалования, который должен разъяснять при вынесении постановления по делу лицу, привлекаемому к административной ответственности, регламентируется ст.ст. 30.1, 30.2 КоАП РФ.

Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении Правил дорожного движения может быть обжалована в течение 10 дней со дня вынесения постановления. В случае пропуска указанного срока по уважительным причинам этот срок по заявлению лица, в отношении которого вынесено постановление, может быть восстановлен органом (должностным лицом), правомочным рассматривать жалобу. Компетенция должностных лиц, правомочных рассматривать жалобы или протесты, конкретизируется в пп. 7.1 и 7.2 Инструкции по организации производства. Ими устанавливается, что жалоба лица, в отношении которого вынесено постановление, или протест прокурора на постановление по делу об административном нарушении Правил дорожного движения рассматривается вышестоящим органом (должностным лицом). Аналогичная процедура установлена и в отношении жалобы потерпевшего.

По жалобе или протесту назначается служебная проверка, которая проводится в установленные действующим законодательством сроки (10-дневный срок со дня их поступления). Результаты проверки излагаются в мотивированном заключении.

В ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном нарушении Правил дорожного движения должны проверяться: достоверность самого факта нарушения, виновность лица, его совершившего, подлежит ли оно вообще административной ответственности, противозаконность совершенного лицом действия (бездействия), наличие имущественного ущерба и его размер, есть ли смягчающие или отягчающие ответственность обстоятельства и учтены ли они при определении меры ответственности и другие обстоятельства, имеющие значение для дела.

Должностное лицо, рассматривающее жалобу, проверив все обстоятельства совершения нарушения и придя к заключению, что постановление вынесено обоснованно и в точном соответствии с законом, оставляет его без изменения, а жалобу без удовлетворения. Если постановление по делу об административном нарушении Правил дорожного движения вынесено без достаточных оснований, оно отменяется, а дело направляется на новое рассмотрение.

Основаниями к отмене постановления являются следующие обстоятельства: односторонность или неполнота проведенной проверки по делу, несоответствие выводов постановления фактическим обстоятельствам дела, неправильное применение законодательства об административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения.

---

<sup>184</sup> См.: Бахрах Д.Н. Производство по делам об административных правонарушениях / Д.Н. Бахрах, Э.Н. Ренов. М., 1989.

Если при разрешении жалобы просматривается несоответствие назначенного по постановлению наказания тяжести проступка и личности нарушителя, должностное лицо, рассматривающее жалобу, вправе изменить меру наказания в пределах, предусмотренных санкцией нормы об ответственности за данное нарушение, с тем чтобы наказание не было усилено.

Принесение жалобы в установленный срок приостанавливает исполнение постановления, кроме случаев назначения наказаний в виде предупреждения и штрафа, налагаемого на месте совершения проступка. Приостанавливается исполнение постановления о назначении административного наказания и в случае принесения протеста прокурором до рассмотрения протеста.

В случае оставления жалобы без удовлетворения исполнение постановления осуществляется с момента вынесения решения должностным лицом, рассматривающим жалобу. В случаях приостановления исполнения постановления о назначении наказания в виде лишения права управления транспортным средством водителю продлевается срок действия временного разрешения до окончания рассмотрения жалобы (протеста).

При установлении факта вынесения неправомерного постановления оно подлежит отмене. Отмена постановления с прекращением дела влечет возвращение водителю изъятого у него водительского удостоверения и суммы необоснованно взысканного штрафа.

Исполнение постановлений о назначении административного наказания - заключительная стадия производства по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения в целом, а также логическое завершение административно-юрисдикционного процесса. На этой стадии должны реализовываться примененные меры административного наказания и достигаться карательные и воспитательные цели административных санкций.

Исполнение постановления включает в себя, во-первых, деятельность по обращению постановлений к исполнению (ст. 31.3 КоАП РФ) и, во-вторых, деятельность по непосредственному приведению их в исполнение (ст. 31.4 КоАП РФ). Как правило, первый вид деятельности осуществляют сами юрисдикционные органы, второй - специально уполномоченные на то органы государства. Однако деятельность Госавтоинспекции в этой области имеет определенные особенности, состоящие в том, что в большинстве случаев она сама и выносит постановления, и приводит их в исполнение (за исключением принудительного взыскания - административного штрафа).

Следовательно, на первом этапе- обращении постановления к исполнению - у сотрудников ДПС чаще всего нет необходимости направлять вынесенное постановление органу-исполнителю. Но такие действия в отдельных случаях могут иметь место, например, при отсутствии у нарушителя возможности уплаты штрафа по месту вынесения постановления. Тогда по письменной просьбе нарушителя, изложенной в протоколе, копия постановления с водительским удостоверением направляется в подразделение по месту постоянного (временного) учета транспортного средства или по месту жительства нарушителя (п. 8.5 Инструкции по организации производства). В этом случае нарушителю разъясняются порядок внесения денежного взыскания (сообщаются номер расчетного счета, наименование отделения сберегательного банка и его почтовый адрес) и порядок получения водительского удостоверения.

Статья 31.9 КоАП РФ устанавливает, что не подлежит исполнению постановление, если оно не было обращено к исполнению в течение года со дня вступления в законную силу.

В этот срок не входит время, на которое исполнение приостанавливается в связи с отсрочкой, связанной с подачей жалобы или принесением протеста. Если исполнительное производство будет начато после истечения названного срока, это явится на-

рушением закона. Если же исполнение наказания своевременно, оно может продолжаться, сколько необходимо. КоАП РФ не устанавливает предельного срока исполнения наказания.

Итак, подводя итог вышеизложенному, можно обоснованно сформулировать понятие дорожного правонарушения как посягающее на здоровье и безопасность граждан, сохранность транспортных средств, дорог и дорожных сооружений, безопасность дорожного движения и установленный порядок его управления общественно вредное, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) нарушение Правил дорожного движения, за которое федеральным законодательством предусмотрена административная ответственность.

Как уже отмечалось, многими авторами предлагаются различные критерии классификации административных правонарушений в области дорожного движения, но, по моему мнению, наиболее полно охватывает все проступки, связанные с нарушением Правил дорожного движения следующая классификация:

1. Административные проступки в области окружающей природной среды;
2. Административные проступки, посягающие на собственность;
3. Административные правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения;
4. Административные проступки, посягающие на установленный порядок управления.

Что же касается самого понятия производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, то здесь считаю более подходящим следующее определение. Под производством по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения, следует понимать - совокупность процессуальных норм и деятельность органов, уполномоченных осуществлять производство (сотрудников ДПС и судей), урегулированную этими нормами, по всестороннему, полному, объективному и своевременному выяснению обстоятельств каждого дела, разрешению его в соответствии с законом, обеспечению исполнения вынесенного постановления, а также выявлению причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Анализируя нормы КоАП РФ можно вести речь о четырех стадиях производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения:

1. Возбуждение дела об административном правонарушении;
2. Рассмотрение дела об административном правонарушении;
3. Пересмотр постановления и решения по делам об административных правонарушениях (факультативная стадия);
4. Исполнение постановления по делу об административном правонарушении.

На мой взгляд, первые две стадии являются наиболее важными, т.к. от них в конечном итоге зависит законность и обоснованность вынесенного решения по делу об административном правонарушении. Данные стадии можно объединить под общим названием, возбуждение и расследование по делам об административных правонарушениях. Административное расследование по делам об административных правонарушениях, совершенных участниками дорожного движения, представляет собой регламентированную административно-процессуальными нормами деятельность сотрудников ДПС по установлению и фиксации факта совершения административного правонарушения, обстоятельств, относящихся к данному правонарушению, личности правонарушителя, доказательств, подтверждающих его виновность в совершении правонарушения.

Можно сделать вывод, что важнейшая обязанность ГУ обеспечения безопасности дорожного движения МВД России и её должностных лиц – обеспечение законности

при применении мер административной ответственности. Никто не может быть подвергнут мере воздействия в связи с административным правонарушением иначе, как на основаниях и порядке, установленных законодательством.

Основанием применения таких мер служит наличие в деянии лица состава административного проступка. Безошибочное определение признаков состава проступка в области дорожного движения, правильный выбор соответствующей этим признакам административно-правовой нормы, подлежащей применению, являются неперенными условиями законности привлечения граждан к административной ответственности.

Познание теоретических положений об административном правонарушении в области дорожного движения необходимо для уяснения признаков его конкретных составов, предусмотренных административными правовыми нормами, применяемые сотрудниками полиции.

Усвоение сущности, содержания и правил производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в значительной мере гарантирует законность и обоснованность в их деятельности.

## **§7. Организация деятельности дорожно-патрульной службы**

Формирование правового государства, укрепление законности и правопорядка требует повышения эффективности работы всех правовых органов, в том числе и органов внутренних дел.

В выполнении задач и функций, возложенных на органы внутренних дел значительная роль принадлежит административной деятельности, осуществляемой административно-правовыми средствами.

В обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью дорожного движения, в которой вовлечены огромные массы людей и колоссальное количество транспортных средств, деятельность по безопасности дорожного движения, предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий является очень многоплановой и многообразной.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла еще до появления автомобиля, но только с его рождением встала перед обществом со всей остротой. Вместе с положительным значением автомобилизации возрастала и угроза увеличения человеческих и материальных потерь, связанных с аварийностью на дорогах. В этих условиях особое значение принимала деятельность по предупреждению гибели людей и получения ими увечий в результате ДТП. Особая роль в этом принадлежит Госавтоинспекции.

Днем рождения Госавтоинспекции считается 3 июля 1936 года - дата выхода Постановления Совета Народных Комиссаров № 1182. С принятием указанного Постановления появилась организационно-правовая основа деятельности ГИБДД, образовался отдельный орган государственного управления, предназначенный для борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте, определено место ГИБДД в общегосударственной системе обеспечения безопасности дорожного движения.

### **Правовое положение, задачи, функции дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России**

Дорожно-патрульная служба (ДПС) является структурным подразделением Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) Министерства внутренних дел Российской Федерации и входит в состав полиции Российской Федерации. Она осуществляет оперативно-профилактические, контрольные, надзорные и раз-

решительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также участвует в обеспечении охраны общественного порядка и борьбе с правонарушениями в зонах своих постов и маршрутов патрулирования.

Подразделения дорожно-патрульной службы взаимодействуют с другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, военной автомобильной инспекцией, иными организациями и юридическими лицами, средствами массовой информации.

Специфика деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации при выполнении служебных задач заключается в том, что их повседневная работа осуществляется в тесном контакте с участниками дорожного движения различных социальных групп и правового статуса, источниками повышенной опасности, к которым относится, прежде всего, транспортные средства.

Исполнение государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется в соответствии с Конституцией Российской Федерации; Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации; Федеральным законом Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»; федеральными законами от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации», от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»; указами Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».

Постановлениями Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий», от 26 июня 2008 г. № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и Правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», от 18 декабря 2003 г. № 759 «Об утверждении Правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации», от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций».

Приказами МВД России от 1 августа 2002 г. № 720 «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 28 июня 2002 г. № 472», от 16 сентября 2002 г. № 900 «О мерах по совершенствованию деятельности участковых уполномоченных полиции», от 19 марта 2004 г. № 187 «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 18 декабря 2003 г. № 759», от 2 июня 2005 г. № 444 «О полномочиях должностных лиц МВД России и ФМС России по составлению протоколов по делам об административных правонарушениях и административному задержанию», от 4 августа 2008 г. № 676 «Об утверждении форм акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения», от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участ-

никами дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».

Иными нормативными правовыми актами МВД России, а также законодательными, нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации и правовые акты органов местного самоуправления, изданные в пределах их полномочий.

Деятельность дорожно-патрульной службы строится в соответствии с принципами законности, гуманизма, уважения прав человека, гласности.

Исполнение государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется подразделениями полиции, образующих систему дорожно-патрульную службу, и включают в себя:

1. Подразделение организации и координации деятельности дорожно-патрульной службы в структуре федерального органа управления Госавтоинспекции.

2. Подразделения организации дорожно-патрульной службы в структуре органов управления Госавтоинспекции МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации, подразделений Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, управлений (отделов) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах.

3. Строевые подразделения дорожно-патрульной службы:

а) полки, батальоны, роты, взводы дорожно-патрульной службы, в том числе их структурные подразделения, а также отделения и группы;

б) специализированные батальоны, роты, взводы дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции оперативного реагирования;

в) специализированные полки, батальоны, роты, взводы дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции на специальных трассах;

г) специализированные батальоны, роты, взводы Госавтоинспекции по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения.

Сотрудники дорожно-патрульной службы должны иметь необходимую профессиональную подготовку, быть дисциплинированными и бдительными, действовать решительно, смело и настойчиво, обладать высокими моральными качествами, стойко переносить трудности, связанные со службой[3].

Управление деятельностью строевых подразделений включает в себя организационно-методическое обеспечение, контроль за несением службы, учетно-аналитическую работу, планирование, оценку деятельности строевых подразделений и сотрудников в целях оптимального использования сил и средств, поддержания постоянной готовности строевых подразделений к выполнению поставленных задач.

Организационно-методическое обеспечение деятельности строевых подразделений осуществляется:

а) Федеральным органом управления Госавтоинспекции (Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России) - на территории Российской Федерации.

б) Органами управления Госавтоинспекции - в пределах субъектов Российской Федерации;

Планирование работы строевых подразделений, контроль за выполнением планов осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими организацию планирования в системе органов внутренних дел Российской Федерации.

Результатом исполнения государственной функции подразделениями дорожно-патрульной службы является надлежащее обеспечение безопасности дорожного движения, максимально возможное предупреждение дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения и обеспечение бесперебойного движения транспортных средств.

Достижение положительных результатов в решении основной задачи стоящей перед дорожно-патрульной службой Госавтоинспекции определяется посредством системной реализации инспекторами ДПС, подразделением ДПС ГИБДД в целом функций на обслуживаемой территории.

**Функциями ДПС являются:**

- контроль на постах<sup>185</sup> и маршрутах патрулирования<sup>186</sup> ДПС за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, а также в пределах предоставленных полномочий требований иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.
- оказание содействия и помощи гражданам и юридическим лицам в осуществлении их законных прав и интересов при участии в дорожном движении.
- осуществление распорядительно-регулирующих действий.
- осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.
- осуществление неотложных действий на месте дорожно-транспортных происшествий<sup>187</sup>.
- осуществление мероприятий по сопровождению транспортных средств.
- разработка на основе анализа обстановки с аварийностью мер реагирования и предложений, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей.
- информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке с аварийностью, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению.
- проведение в порядке, определяемом нормативными правовыми актами МВД России, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест ДТП.
- участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.
- контроль за эксплуатационным состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

---

<sup>185</sup> Место, на котором наряд ДПС выполняет возложенные на него обязанности, а также закрепленная за ним зона ответственности. Границы зоны ответственности поста ДПС определяются карточкой поста.

<sup>186</sup> Участок дороги, на котором наряд ДПС выполняет возложенные на него обязанности с использованием патрульного автомобиля (мотоцикла) или в пешем порядке. Границы зоны ответственности маршрута патрулирования соответствуют границам маршрута патрулирования.

<sup>187</sup> Далее – «ДТП».

- обеспечение в пределах своей компетенции в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в зонах ответственности строевых подразделений<sup>188</sup>.

- участие в пределах своей компетенции в выполнении задач, определенных планами перевода органов внутренних дел на военное время и действий при чрезвычайных (кризисных) ситуациях.

Реализация возложенных функций определяется законодательством Российской Федерации и требованиями Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

### **Организационные основы деятельности дорожно-патрульной службы**

Управление деятельностью строевых подразделений включает в себя организационно-методическое обеспечение, планирование, учетно-аналитическую работу, контроль за несением службы, оценку деятельности строевых подразделений и сотрудников в целях оптимального использования сил и средств, поддержания постоянной готовности строевых подразделений к выполнению поставленных задач.

Для этих целей осуществляется:

- Анализ оперативной обстановки и разработка на его основе управленческих решений по организации ДПС.

- Подготовка сил и средств строевых подразделений для выполнения поставленных задач, инструктаж нарядов ДПС<sup>189</sup> перед заступлением на службу, постановка дополнительных задач в ходе несения службы.

- Обеспечение постоянной и устойчивой связи с нарядами ДПС, обеспечение своевременного обмена информацией.

- Организация взаимодействия, маневра силами и средствами строевых подразделений.

- Контроль за организацией и несением службы.

- Учет и оценка результатов деятельности нарядов ДПС.

- Выявление и внедрение положительного опыта в организации службы.

- Выявление и своевременное устранение недостатков в организации работы нарядов ДПС.

- Материально-техническое и финансовое обеспечение строевых подразделений и сотрудников ДПС, в том числе решение вопросов социальной защиты.

- Обучение сотрудников ДПС формам и методам несения службы, проведение учебно-тренировочных занятий, тактико-специальных, командно-штабных и оперативно-тактических учений.

Управление подчиненными сотрудниками осуществляют командиры строевых подразделений лично или через непосредственно подчинённые структурные подразделения или сотрудников.

Оперативное управление нарядами ДПС в период несения службы осуществляют дежурные части строевых подразделений (при их отсутствии – дежурные части территориальных органов внутренних дел, в структуру которых входят строевые подразделения), ОВДРО.

Непосредственное управление нарядами осуществляется старшими нарядами.

---

<sup>188</sup> Территория, в пределах которой подразделение ДПС выполняет возложенные на него функции.

<sup>189</sup> Сотрудник или несколько сотрудников ДПС, назначенный (назначенные) для несения службы на постах и маршрутах патрулирования.

Осуществление планирования, учетно-аналитической работы возлагается на сотрудников в соответствии с должностными инструкциями.

Планирование работы строевых подразделений, контроль за выполнением планов осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими организацию планирования в системе органов внутренних дел Российской Федерации<sup>190</sup>.

Ход и итоги выполнения планов работы строевых подразделений рассматриваются на оперативных совещаниях при их руководителях, начальниках органов управления, подразделений Госавтоинспекции, в структуру которых входят строевые подразделения. По окончании планового периода составляется отчет о выполнении пунктов плана, который рассматривается руководителем, утвердившим план.

Учетно-аналитическая работа подразделений ДПС, входящих в структуру и непосредственно подчиненных федеральному органу управления Госавтоинспекции, а также входящих в структуры органов управления Госавтоинспекции, осуществляется в порядке, устанавливаемом в этих органах управления.

Учетно-аналитическая работа отделений и групп ДПС осуществляется подразделениями Госавтоинспекции территориальных органов внутренних дел, ОВДРО. Учетно-аналитическая работа в других строевых подразделениях осуществляется самостоятельно.

Учету, обобщению и анализу в строевых подразделениях подлежат:

- Сведения о ДТП в зоне ответственности строевого подразделения в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими учет дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел<sup>191</sup>.

- Во взаимодействии с подразделениями дорожной инспекции и организации дорожного движения Госавтоинспекции в пределах зон ответственности строевых подразделений обеспечивается проведение топографического анализа, выявление в соответствии с требованиями Наставления по службе дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ<sup>192</sup>, мест концентрации ДТП, оформление и систематическое обновление соответствующей карты-схемы. Оформление карты-схемы может осуществляться в электронном виде.

- Дела об административных правонарушениях, информация о порядке их прохождения (в соответствии с требованиями нормативных правовых актов МВД России, а также инструктивно-методическими документами ГУ ОБДД МВД России и органов управления).

- Сведения об участии сотрудников в предупреждении, выявлении и пресечении административных правонарушений и преступлений, состоянии законности и служебной дисциплины.

- Жалобы, заявления и предложения граждан, юридических лиц в соответствии с требованиями инструкции по работе с обращениями граждан в системе МВД России<sup>193</sup>.

---

<sup>190</sup> Об организации планирования в системе органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ от 18 октября 2005 г. № 840 (в ред. Приказа МВД РФ от 27 февраля 2007 г. № 203).

<sup>191</sup> О мерах по реализации постановления правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий»: Приказ МВД РФ от 18 июня 1996 г. № 328.

<sup>192</sup> Приказ МВД РФ от 8 июня 1999 г. № 410 (с изменениями, внесенными приказом МВД России от 7 июля 2003 г. № 525).

<sup>193</sup> Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в ОВД РФ, заявлений, сообщений и иной информации о происшествиях: Приказ МВД РФ от 4 мая 2010 г. № 333 (с изменениями внесенными приказом МВД РФ от 17 мая 2011 г. № 386).

- Информация о недостатках в состоянии дорог, повреждениях технических средств организации дорожного движения.

- Результаты работы, служебное время сотрудников.
- Результаты и эффективность применения технических средств.
- Служебная, нормативная правовая документация, ориентировки.
- Иная информация, имеющая значение для выполнения возлагаемых функций.

На основе информации, подлежащей учету, в строевых подразделениях организуется анализ состояния аварийности в зоне ответственности, причин и условий возникновения ДТП, эффективности правоприменительной деятельности, принимаемых мер по предупреждению аварийности, выработка решений, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей.

Одним из условий обеспечения реализации административных процедур государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения является расстановка сил и средств строевого подразделения ДПС на обслуживаемой территории.

Расстановка сил и средств ДПС осуществляется на основе принципа их концентрации в местах, характеризующихся наиболее сложной дорожно-транспортной обстановкой и аварийностью, с учетом:

- Численности личного состава.
- Технического оснащения строевых подразделений.
- Протяженности и эксплуатационного состояния автомобильных дорог.
- Интенсивности движения транспортных средств и пешеходов в различные периоды времени.

В органе управления Госавтоинспекции, разрабатывается и утверждается перечень зон ответственности отдельных строевых подразделений и оформляется соответствующее картографическое решение. При необходимости самостоятельные зоны ответственности определяются для структурных подразделений отдельных строевых подразделений. Примером такого распределения зон ответственности – закрепление обслуживаемой территории по г. Орёл и Орловской области, когда за ОБДПС № 1 закреплена территория областного центра и части дорог Орловского район, а за ОБДПС № 2 дороги федерального и областного значения.

В границах утвержденной зоны ответственности командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого находится взвод, отделение, группа ДПС, организуется разработка дислокации постов и маршрутов патрулирования ДПС<sup>194</sup>.

Дислокация разрабатывается на основе приоритетной расстановки сил и средств:

- В местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, исходя из топографического анализа аварийности с учетом дней недели, времени суток их совершения.
- В местах пересечения интенсивных транспортных потоков, систематического возникновения заторовых ситуаций.
- На участках интенсивного движения транспортных средств, пешеходов, влекущего систематическое возникновение конфликтных дорожно-транспортных ситуаций.
- Местах эпизодического увеличения потоков транспортных средств и пешеходов в зависимости от режима работы организаций, детских воспитательных и учебных заведений, торговых центров, других объектов инфраструктуры.

---

<sup>194</sup> Далее также - «Дислокация».

Дислокация пересматривается не реже одного раза в год с учетом анализа складывающейся обстановки.

Расчет количества постов и маршрутов патрулирования осуществляется с учетом фактической штатной численности инспекторского состава ДПС строевого подразделения на основе Порядка учета рабочего времени и расчета численности сотрудников ДПС, необходимых для закрытия поста или маршрута патрулирования.

Дислокация отдельного строевого подразделения утверждается начальником органа управления Госавтоинспекции и направляется в соответствующие органы внутренних дел для включения в планы единой дислокации сил и средств органов внутренних дел по обеспечению правопорядка в общественных местах<sup>195</sup>.

Дислокация оформляется на бумажном и ином носителе в соответствии с Наставлением по организации ДПС и определяет:

– перечень постов и маршрутов патрулирования, подлежащих обязательному закрытию.

– перечень постов и маршрутов патрулирования, подлежащих закрытию в зависимости от изменений оперативной обстановки<sup>196</sup>.

– вид поста (подвижной, стационарный) и вид патрулирования (авто-, мото-, пешее).

– время несения службы.

К дислокации прилагаются<sup>197</sup>:

- Копии (выписки) из плана единой дислокации территориального органа внутренних дел, при необходимости – дислокаций постов и маршрутов патрулирования других подразделений территориальных органов внутренних дел.

- Оценка обстановки по обеспечению безопасности дорожного движения в зоне ответственности строевого подразделения.

- Карта-схема зоны ответственности с указанием постов и маршрутов патрулирования, мест расположения подразделений органов внутренних дел, других правоохранительных органов, медицинских учреждений, специальных стоянок для хранения задержанных транспортных средств, объектов жизнеобеспечения, органов государственной власти и местного самоуправления.

- Расчет обязательных норм выставления инспекторского состава ДПС<sup>198</sup> и патрульных автомобилей (мотоциклов)<sup>199</sup>.

- Схема связи нарядов, в том числе с нарядами граничащих строевых подразделений и других подразделений территориальных органов внутренних дел.

---

<sup>195</sup> Далее также - «план единой дислокации»

<sup>196</sup> Общее количество предусмотренных дислокацией постов и маршрутов патрулирования может превышать обязательные нормы выставления сотрудников ДПС и патрульных транспортных средств.

<sup>197</sup> Условные обозначения, используемые при разработке дислокации должны соответствовать условным обозначениям, установленным нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими организацию комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах.

<sup>198</sup> Фактическое количество постов и маршрутов патрулирования в дислокации может превышать расчетную обязательную норму выставления личного состава.

<sup>199</sup> Транспортное средство Госавтоинспекции, на наружной поверхности которого нанесена специальная цветографическая схема, оборудованное стационарными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, средствами связи и другими техническими средствами, включенное в установленном порядке в постовую ведомость. К патрульным автомобилям (мотоциклам) относятся также патрульные автомобили (мотоциклы) скрытого контроля - без нанесенной окраски...

Включение в дислокацию стационарных постов ДПС осуществляется в порядке, устанавливаемом нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими создание и организацию деятельности стационарных постов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции<sup>200</sup>.

На основании утвержденной дислокации командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого находится отделение, группа ДПС, на каждый пост, маршрут патрулирования организуется разработка карточки поста, маршрута патрулирования в двух экземплярах, один из которых хранится в дежурной части строевого подразделения или территориального органа внутренних дел, второй выдается сотруднику ДПС на время несения службы.

Исходя из особенностей дорожно-транспортной обстановки на пост, маршрут патрулирования могут разрабатываться дополнительные варианты карточки.

Расстановка сил и средств строевого подразделения на текущие сутки по постам, маршрутам патрулирования и времени несения службы (по сменам) осуществляется по решению командира строевого подразделения, начальника подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого находится взвод, отделение, группа ДПС, и оформляется к 18 часам предшествующих суток постовой ведомостью расстановки нарядов ДПС<sup>201</sup> на основе:

- Дислокации постов и маршрутов патрулирования.
- Общей задачи органов внутренних дел, исходя из сложившейся оперативной обстановки, проведения специальных мероприятий.
- Оценки текущей обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения, реализации необходимых мер реагирования.
- Обязательных норм выставления нарядов<sup>202</sup>.
- Графика работы личного состава.

График работы личного состава с указанием дней и часов (смен) несения службы каждым сотрудником ДПС, выходных дней разрабатывается на месяц, утверждается командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого находится взвод, отделение, группа ДПС, и доводится до сотрудников не позднее чем за одну неделю до начала планируемого периода.

При возникновении объективной необходимости график работы личного состава может быть скорректирован.

Для организации своевременного сосредоточения сил и средств в местах со сложной оперативной обстановкой, реагирования на изменения дорожно-транспортной обстановки, применяется маневр (изменение предусмотренной дислокацией расстановки сил и средств) нарядами ДПС.

В зависимости от состояния оперативной обстановки маневр может осуществляться на период (в течение) смены, дежурных суток или на более длительное время.

Решение о маневре принимается командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого

---

<sup>200</sup> Дислокация стационарных постов Госавтоинспекции: Приказ МВД России от 4 сентября 2003 г. № 705дсп с изменениями приказа МВД РФ от 31 мая 2009 г. № 422 дсп.

<sup>201</sup> При отсутствии в строевом подразделении дежурной части расстановка нарядов ДПС учитывается дежурной частью территориального органа внутренних дел.

<sup>202</sup> При проведении на территории обслуживания мероприятий, требующих значительного увеличения плотности нарядов за счет привлечения к службе личного состава в дни его отдыха и праздничные дни, для компенсации выходных дней командир строевых подразделений вправе в последующие дни произвести обоснованное сокращение обязательных норм ежесуточного выставления нарядов.

находится взвод, отделение, группа ДПС, вышестоящими руководителями и фиксируется в постовой ведомости<sup>203</sup>.

Задачи нарядам ДПС, заступающим на посты, маршруты патрулирования, не предусмотренные дислокацией, определяются служебным заданием, которое доводится на инструктаже<sup>204</sup>.

В безотлагательных случаях решение о маневре, а также об изменении предусмотренного карточкой, служебным заданием места несения службы нарядом ДПС в пределах маршрута патрулирования дежурным с последующим докладом командиру строевого подразделения, начальнику подразделения Госавтоинспекции. В указанных случаях изменение места несения службы нарядом ДПС фиксируется в журнале контроля расстановки нарядов ДПС.

О маневре нарядами ДПС незамедлительно информируется оперативный дежурный соответствующего органа внутренних дел по плану единой дислокации.

Для решения особых задач, возникающих при осложнении оперативной обстановки, возникновении чрезвычайных (кризисных) ситуаций, в местах проведения массовых, спортивных мероприятий, при проведении рейдов, оперативно-профилактических мероприятий разрабатываются специальные планы (дислокации нарядов ДПС) и (или) издаются приказы.

При назначении сотрудника в наряд учитываются состояние его здоровья, индивидуальные качества, наиболее полно отвечающие условиям несения службы на конкретном посту или маршруте патрулирования.

Назначение для самостоятельного несения службы и вооружение сотрудников, не принявших присяги и не прошедших первоначальную подготовку, не допускается.

Для несения службы на стационарных постах, в темное время суток, а также на загородных дорогах (за исключением случаев обеспечения прямой видимости другого наряда) выставляются наряды в составе не менее двух сотрудников ДПС, имеющих закрепленное табельное оружие.

В состав наряда патрульного автомобиля должно входить, как правило, не менее двух сотрудников ДПС.

Рабочее время при несении службы определяется нахождением нарядов в оперативном подчинении дежурного или иных должностных лиц, осуществляющих руководство службой (с начала инструктажа до поступления команды об окончании службы). Время инструктажей, боевой, служебной и физической подготовки, служебных совещаний, учебных занятий включается в график работы как рабочее время.

Общая продолжительность рабочего времени и порядок предоставления выходных дней сотрудникам ДПС устанавливаются в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации<sup>205</sup> и Федеральным Законом Российской Федерации «О полиции»<sup>206</sup>.

За работу в ночное время, в выходные и праздничные дни, а также за работу сверх установленной законом продолжительности рабочего времени сотрудникам ДПС предоставляется компенсация в соответствии с законодательством Российской Федерации.

---

<sup>203</sup> Решение об изменении дислокации поста (маршрута патрулирования), подлежащего обязательному закрытию, может приниматься только по согласованию с руководителем органа управления.

<sup>204</sup> Служебное задание доводится в письменном виде или под запись в служебную книжку. Служебное задание может выдаваться в дополнение к карточке маршрута патрулирования. Копии служебных заданий, оформленных в письменном виде, в течение дежурных суток хранятся в дежурной части, в дальнейшем – в накопительном деле в течение одного года.

<sup>205</sup> Статья 91, 111 Трудового кодекса Российской Федерации // Сборник законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (часть I) (с изменениями и дополнениями).

<sup>206</sup> Статья 37 Федерального Закона Российской Федерации «О полиции».

В течение рабочего дня (смены) сотруднику должен предоставляться перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который в рабочее время не включается.

Сотрудникам, работающим на открытом воздухе или в закрытых помещениях, не имеющих систем отопления и (или) кондиционирования (при температуре воздуха соответственно –20 градусов и ниже или +35 градусов и выше), в необходимых случаях предоставляются специальные перерывы до 10-20 минут каждый час, которые включаются в рабочее время. В этих случаях может организовываться подмена нарядов.

Оперативное управление силами и средствами строевых подразделений осуществляют дежурные части, а при их отсутствии – дежурные части территориальных органов внутренних дел. Дежурные части строевых подразделений находятся в оперативном подчинении дежурных частей органов внутренних дел, в структуру которых входят строевые подразделения.

Дежурные части строевых подразделений создаются в соответствии с типовыми штатными расписаниями строевых подразделений, утверждаемыми нормативными правовыми актами МВД России.

Дежурные части строевых подразделений руководствуются Наставлением по организации деятельности дежурных частей системы органов внутренних дел Российской Федерации, Наставлением по организации деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ<sup>207</sup>, иными нормативными правовыми актами МВД России и актами управления в области безопасности дорожного движения.

Более подробно вопросы организации и деятельности дежурной части строевого подразделения Госавтоинспекции будут рассмотрены в одной из последующих тем дисциплины «ОД ГИБДД»

Основой эффективной работы служебных нарядов дорожно-патрульной службы по реализации государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения является постоянная и качественная подготовка сотрудников.

С этой целью Наставлением регламентируется обязательного проведения инструктажа служебных нарядов перед, их заступлением на посты и маршруты патрулирования. Инструктаж проводится, как правило, в специально оборудованном помещении службы, оснащенного в соответствии с требованиями Наставления.

Лица, назначенные в наряд для несения службы, прибывают в строевое подразделение или территориальный орган внутренних дел не менее чем за 15 минут до начала инструктажа. О готовности к службе докладывает дежурному и непосредственному начальнику (командиру, старшему группы).

Дежурный контролирует прибытие сотрудников, назначенных в наряд, в присутствии непосредственного начальника (командира, старшего группы) выдает им необходимое вооружение, средства связи, технические средства, в установленных случаях специальные средства, бланки процессуальных документов.

Заряжение оружия производится перед построением наряда на инструктаж по команде и под контролем дежурного или непосредственного начальника (командира, старшего группы), инструктирующего в специально отведенном месте. При этом патрон в патронник не досылается.

Построение нарядов на инструктаж обеспечивает непосредственный начальник (командир, старший группы), после чего проверяет у каждого сотрудника наличие вооружения, снаряжения, выясняет состояние здоровья. При обнаружении недостатков принимает меры к их устранению, (отстранению сотрудника от выхода на пост, мар-

---

<sup>207</sup> Далее - «Наставление».

шрут патрулирования) и докладывает о готовности личного состава к несению службы должностному лицу, проводящему инструктаж.

Заступающие в наряд сотрудники должны быть одетыми в установленное по сезону форменное обмундирование, светоотражающую экипировку (для несущих службу в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, на стационарных постах ДПС, КПМ, а также работающих на местах ДТП), иметь опрятный внешний вид и исправное снаряжение, а также иметь при себе:

- Служебное и водительское удостоверение.
- Нагрудный знак и жетон с личным номером.
- Служебную книжку (приложение № 15 к настоящему Наставлению)<sup>208</sup>.
- Карточку (карточки<sup>209</sup>) поста, маршрута патрулирования<sup>1</sup>.
- Табельное огнестрельное оружие с двумя снаряженными магазинами (за исключением сотрудников, не принявших присягу и не прошедших первоначальную подготовку).
- Жезл.
- Свисток.
- Радиостанцию.
- Рулетку.
- Служебную сумку или планшет.
- Бланки необходимых процессуальных документов<sup>1</sup>.
- Авторучку, карандаш.
- Линейку.
- Записную книжку.
- Карманный электрический фонарь (при работе в условиях недостаточной видимости).
- Правила дорожного движения.
- Выписки из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В зависимости от характера выполняемых задач наряду ДПС по решению командира строевого подразделения, вышестоящего руководителя дополнительно выдаются:

- Автоматическое оружие.
- Специальные средства.
- Технические средства.
- Средства индивидуальной защиты и активной обороны.

Инструктаж заступающего на службу наряда проводит командир строевого подразделения или начальник подразделения Госавтоинспекции, в структуру которого входит строевое подразделение (лица, их замещающие), вышестоящий руководитель в присутствии дежурного, о чем делается запись в постовой ведомости.

Тема инструктажа определяется в соответствии с ежемесячно разрабатываемыми и утверждаемыми планами, предусматривающими рассмотрение вопросов по совершенствованию оперативно-служебной деятельности и особенностей оперативной обстановки.

В зависимости от ставящихся на период несения службы задач для участия в инструктажах привлекаются руководители или сотрудники других служб и подразделе-

---

<sup>208</sup> Порядок получения и сдачи устанавливается командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в подчинении которого находится строевое подразделение.

<sup>209</sup> При несении службы в течение смены на нескольких постах, маршрутах патрулирования наряду ДПС выдаются соответствующие карточки.



В условиях возникновения экстремальных ситуаций выполнение дополнительных задач по надзору за дорожным движением возлагается на наряды контрольно - пропускных пунктов.

Обеспечение безопасности движения и общественного порядка при проведении массовых мероприятий и обеспечении режима чрезвычайного положения осуществляется ДПС в соответствии с Уставом патрульно-постовой службы полиции и на основании специальных планов МВД, ГУ МВД, УМВД, ОВД. Расстановка сил и средств ДПС при проведении запланированных мероприятий производится руководством строевых подразделений (начальником ГИБДД горрайоргана внутренних дел). Порядок организации несения службы при обеспечении безопасности дорожного движения подразделениями ГИБДД при проведении массовых мероприятий и в особых условиях будет рассмотрен далее отдельным вопросом.

Системность, целенаправленность реализуемых организационных мероприятий позволяет концентрировать силы и средства дорожно-патрульной службы для обеспечения безопасного и бесперебойного движения пешеходов и транспортных средств.

Такой подход позволит адекватно оценить деятельность строевых подразделений дорожно-патрульной службы обслуживающих закрепленные территории.

Действующее Наставление устанавливает критерии, по которым оценивается деятельность подразделения ДПС по таким направлениям как:

Состояние аналитической работы по изучению причин и условий совершения ДТП в зоне ответственности подразделения, выработка и реализация мер реагирования.

Уровень технической оснащенности строевого подразделения.

Организация работы по участию подразделения в обеспечении общественной безопасности, выявлению и пресечению преступлений, взаимодействие с другими службами территориальных органов внутренних дел.

Состояние правоприменительной деятельности.

Состояние дисциплины и соблюдение законности сотрудниками строевого подразделения.

Готовность к действиям при чрезвычайных (кризисных) ситуациях, проведении массовых мероприятий, их реализация.

Отношение населения к деятельности строевого подразделения<sup>210</sup>.

Работа сотрудников строевых подразделений оценивается по следующим основным направлениям:

⇒ Знание законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, нормативных правовых актов МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения, оперативной обстановки, своих служебных обязанностей.

⇒ Соблюдение требований, регламентирующих порядок несения службы, полнота и качество выполнения поступающих указаний и распоряжений.

⇒ Профессионализм действий при осложнении дорожно-транспортной обстановки.

⇒ Качество ведения производства по делам об административных правонарушениях.

⇒ Умение осуществлять распорядительно-регулирующие действия.

⇒ Культура поведения в обращении с гражданами.

---

<sup>210</sup> Определяется посредством систематически проводимых опросов (анкетирования) участников дорожного движения.

⇒ Соблюдение дисциплины и законности, количество поступивших на сотрудника обоснованных жалоб, прекращенных и возвращенных на доработку по вине сотрудника дел об административных правонарушениях.

⇒ Содержание в исправном состоянии закрепленных патрульных транспортных средств, средств связи, технических и специальных средств, умение пользования и эффективность применения.

⇒ Физическая подготовка, строевая выправка, внешний вид.

Вывод. Эффективное воздействие на участников дорожного движения силами и средствами подразделений дорожно-патрульной службы приводит к снижению основных показателей аварийности и укреплению транспортной дисциплины.

### **Требования, предъявляемые к сотрудникам строевых подразделений ДПС**

Сотрудники строевых подразделений обязаны знать и выполнять:

Требования нормативных правовых актов Российской Федерации, нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих права и обязанности сотрудников полиции, вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, а также порядок прохождения службы в органах внутренних дел, в пределах, необходимых для выполнения служебных обязанностей.

Условия, пределы и порядок применения физической силы, специальных средств, применения и использования огнестрельного оружия.

Порядок пользования техническими средствами и средствами связи.

Приемы оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Порядок и тактику действий при возникновении чрезвычайных обстоятельств, кризисных и иных нестандартных ситуаций.

Должностные инструкции командира отдельного строевого подразделения ДПС<sup>211</sup> утверждаются начальником органа управления Госавтоинспекции или подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого находится строевое подразделение.

Должностные инструкции сотрудников полков, отдельных батальонов и рот ДПС утверждаются их командирами.

Должностные инструкции сотрудников отдельных взводов, а также отделений и групп ДПС утверждаются начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого они находятся.

Должностные инструкции разрабатываются для каждого сотрудника<sup>212</sup>.

Примерные полномочия командира строевого подразделения ДПС, его заместителей, а также примерные должностные инструкции инспектора (старшего инспектора) ДПС приведены в нормативно-правовых актах регламентирующих работу ДПС.

Права командира строевого подразделения по изданию приказов (внесению непосредственному начальнику предложений) о поощрении (наказании) сотрудников,

---

<sup>211</sup> Отдельным является строевое подразделение, не входящее в структуру более крупного строевого подразделения.

<sup>212</sup> Сотрудники ознакомляются с должностными инструкциями под роспись и несут персональную ответственность за исполнение обязанностей. Для сотрудников, выполняющих идентичные функции (инспектор, старший инспектор ДПС, дежурный и другие), допускается разработка единой должностной инструкции, к которой прилагаются листы ознакомления.

предоставления им отпусков (отгулов), а также по вопросам материально-технического и хозяйственного обеспечения деятельности строевого подразделения определяются утверждаемым в установленном порядке положением о строевом подразделении.

К сотрудникам дорожно-патрульной службы предъявляются достаточно высокие требования профессиональной подготовки, позволяющие снижать степень риска обеспечивая безопасность дорожного движения.

В деятельности по надзору за соблюдением правил дорожного движения основным направлением является внедрение прогрессивных методов воздействия на участников дорожного, совершенствование организационно-структурных мероприятий деятельности строевых подразделений дорожно-патрульной службы. Материал предложенной лекции отражает лишь только существующую правовую платформу организационных основ дорожно-патрульной службы. Дальнейшее её совершенствование зависит от уровня развития форм и методов профессиональной подготовки каждого сотрудника дорожно-патрульной службы.

Стало значительно больше уделяться внимания именно спасению жизни, так дорожное происшествие, к сожалению, – неизбежные издержки автомобилизации. И во всех стандартах решается основная задача – спасти жизнь человека, максимально уменьшить тяжесть последствий.

В связи с этим первостепенной задачей является обеспечение информационно-пропагандистского сопровождения предпринимаемых государством сегодня мер.

## **§8. Формы и методы надзора за дорожным движением**

Ежегодно, в целях выполнения одной из важнейшей задачи ДПС - обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта, подразделениями ДПС России проводятся тысячи разнообразных мероприятий по профилактике ДТА, выявляются десятки миллионов нарушений ПДД и иных нормативов, регламентирующих безопасность дорожного движения, налагаются штрафы на десятки миллионов рублей, около миллиона водителей лишаются права управления транспортными средствами. Вместе с тем следует признать, что во многих регионах России данная служба действует недостаточно эффективно.

Сотрудникам ДПС в практической деятельности постоянно приходится осуществлять такие действия, как остановку ТС, проверку документов у их водителей, освидетельствование лиц, имеющих признаки опьянения, запрещение эксплуатации транспортных средств, ограничение движения на участках дорог и т.п.

### **Способы (формы) несения службы нарядами ДПС**

Дорожно-патрульная служба является структурным подразделением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и входит в состав полиции Российской Федерации.

В рамках предыдущей темы были рассмотрены вопросы организации и управления строевыми подразделениями дорожно-патрульной службы, их основные функции

установленные федеральными законодательными и нормативными правовые акты МВД России.

Эффективность контроля за соблюдением установленных правил в сфере БДД, выявление и своевременное пресечение правонарушений на улицах и дорогах во многом определяются правильностью выбора способов несения дорожно-патрульной службы, их организации, с учетом соответствующих вариантов расстановки имеющихся сил и средств на обслуживаемой территории. Исходя из принципиального единства содержания данной службы как таковой, вне зависимости от внешних обстоятельств (за исключением чрезвычайных ситуаций и особых условий), рассмотрим ее основные способы (формы) организации.

При несении службы нарядами ДПС осуществляется контроль и надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В целях совершенствования деятельности органов внутренних дел в сфере контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения приказом МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185<sup>213</sup> утвержден Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>214</sup>.

Исполнение государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения может включать в себя следующие *а)и е)иòòàòèáí úá íòíòááò ðí.*

- контроль за дорожным движением;
- контроль за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме;
- регулирование дорожного движения;
- остановка транспортного средства;
- остановка пешехода;
- проверка идентификационного номера, номера кузова, шасси транспортного средства, документов, государственных регистрационных знаков, технического состояния транспортного средства;
- вынесение постановления о наложении административного наказания;
- опрос лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего и свидетеля;
- составление протокола об административном правонарушении;
- отстранение от управления транспортным средством;
- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения;
- направление лиц на медицинское освидетельствование для установления состояния опьянения;
- изъятие водительского удостоверения;
- запрещение эксплуатации транспортного средства;
- задержание транспортного средства;

---

<sup>213</sup> Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185.

<sup>214</sup> Далее – «Административный регламент».

- осмотр транспортного средства и груза;
- досмотр транспортного средства;
- личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице;
- изъятие вещей и документов;
- арест вещей;
- доставление;
- административное задержание;
- вынесение определения о возбуждении дела об административном правонарушении;
- вынесение определения об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении;
- выезд на место дорожно-транспортного происшествия;
- составление протокола осмотра места совершения административного правонарушения<sup>215</sup>.

Основанием для начала исполнения государственной функции является решение руководителя подразделения о заступлении сотрудников на службу.

При исполнении государственной функции сотрудники должны находиться в форменном обмундировании (сотрудники Госавтоинспекции – с нагрудным знаком), иметь служебное удостоверение<sup>216</sup>.

Сроки исполнения сотрудниками административных процедур (действий) должны быть минимально необходимыми для их осуществления исходя из конкретной обстановки.

Исполнение сотрудниками административных процедур (административных действий) осуществляется на постах, маршрутах патрулирования, административных участках, а также в ходе передвижения сотрудника на патрульном транспортном средстве<sup>217</sup> в зоне ответственности подразделения к месту несения службы и обратно и в иных случаях передвижения по указанию (разрешению) руководителя подразделения или дежурного.

Наставлением по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации закреплены следующие *требования к организации деятельности дорожно-патрульной службы* (описание в документе):

- Контроль за дорожным движением в пешем порядке.
- Контроль за дорожным движением на патрульном транспортном средстве в движении или стационарном положении.
- Регулирование дорожного движения.

<sup>215</sup> Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185.

<sup>216</sup> Там же.

<sup>217</sup> К патрульным транспортным средствам относятся транспортные средства Госавтоинспекции (автомобиль, мотоцикл, автобус), на наружной поверхности которых нанесена специальная цветографическая схема, оборудованные стационарными устройствами для подачи специальных звуковых и световых сигналов, средствами связи и другими оперативно-техническими средствами. К патрульным также относятся транспортные средства Госавтоинспекции без специальной цветографической окраски и стационарных устройств для подачи специальных звуковых и световых сигналов, используемые при осуществлении скрытого контроля. Далее также – «патрульный автомобиль».

➤ Осуществление контрольных функций на стационарных постах ДПС (КПП), контрольно-пропускных пунктах<sup>218</sup>.

➤ Сопровождение транспортных средств.

➤ Несение службы нарядами ДПС может также осуществляться на средствах авиации (вертолеты, дирижабли и другие).

Контроль за дорожным движением включает:

- визуальное или с использованием технических средств наблюдение за движением транспортных средств и пешеходов;

- наблюдение за состоянием технических средств организации дорожного движения, проезжей части дорог и дорожных сооружений, элементами их обустройства.

- могут использоваться средства авиации (вертолеты, аэростаты, дирижабли, мотодельтапланы и другие). Порядок взаимодействия экипажей средств авиации с нарядами сотрудников регламентируется отдельными инструктивно-методическими документами.

Наблюдение за дорожным движением служит основой применения всех последующих форм и методов ДПС. В процессе наблюдения сотрудник оценивает состояние дорожного покрытия, средств регулирования и других элементов ДИ на обслуживаемом участке, оценивает характер и параметры транспортного потока (интенсивность, скорость, состав, распределение по участку патрулирования и т. д.) и выбирает наиболее рациональные для данных условий места и формы несения службы.

Наблюдение ведется как визуально, так и посредством технических средств (оптических приборов, телемониторов, датчиков и т. д.). Информация, полученная в ходе наблюдения, используется для выработки управленческих решений как общего (оптимизация условий и режима движения), так и частного порядка (применение мер административного воздействия к отдельным участникам дорожного движения).

Место, время и способ осуществления контроля за дорожным движением сотрудниками Госавтоинспекции определяется в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России.

При осуществлении контроля за дорожным движением принимаются меры к:

➤ предупреждению нарушений правил дорожного движения участниками дорожного движения;

➤ предупреждению водителей о возникшей на их пути опасности, которую они не в состоянии своевременно обнаружить;

➤ выявлению затруднений в движении, предзаторовых, заторовых ситуаций, иных помех движению транспортных средств и пешеходов, осуществлению необходимых мер реагирования;

➤ оказанию, при необходимости и соответствующих обращениях, содействия участникам дорожного движения в передвижении по маршруту следования;

➤ выявлению и пресечению нарушений правил дорожного движения участниками дорожного движения;

➤ выявлению и задержанию транспортных средств, находящихся в розыске;

---

<sup>218</sup> Наряд органов внутренних дел, выставляемый для обеспечения пропускного режима или ограничения движения транспорта и пешеходов в определенном районе (местности) при проведении массовых мероприятий, возникновении стихийных бедствий, эпидемий, эпизоотий и других чрезвычайных обстоятельств. Далее также – «КПП».

- пресечению преступлений и нарушений общественного порядка и безопасности;
- оказанию содействия в беспрепятственном проезде транспортных средств аварийно-спасательных служб в районы ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;
- обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения;
- фиксации и передаче в дежурную часть установленных фактов нарушений правил, нормативов и стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения, недостатков в содержании дорог, инженерных сооружений, технических средств организации дорожного движения и в местах проведения работ на дорогах, угрожающих безопасности дорожного движения;
- выполнению указаний, полученных от руководителя подразделения или дежурного<sup>219</sup>.

Предупреждение (предостережение) нарушений правил дорожного движения участниками дорожного движения достигается, главным образом, за счет долговременного и повсеместного (за счет систематических перемещений) нахождения сотрудников ДПС на виду у водителей и пешеходов. Для усиления «эффекта присутствия» и личной безопасности личный состав обеспечивается специальной форменной одеждой и снаряжением, изготовленным из световозвращающих материалов, а также транспортными средствами, окрашенными в соответствии с цветографическими схемами, предусмотренными для автомобилей и мотоциклов ДПС.

Предостережение участников дорожного движения может выполняться путем подачи специальных жестов и сигналов либо устными обращениями к ним. Например, при образовании гололеда на дорожном покрытии инспектор может предостеречь участников движения путем включения соответствующих указателей на автомобильной дороге, обратиться посредством СГУ к лицам, намеревающимся перейти улицу в опасном месте, сделать соответствующую предупреждающую запись в путевых документах водителя, перевозящего тяжеловесный или крупногабаритный груз и т. п.

Контроль дорожных условий, элементов дорожной инфраструктуры, действий участников дорожного движения, технического состояния транспортных средств, водительских, регистрационных и путевых документов состоит в изучении поведения участников дорожного движения, оперативном реагировании на их неправомерные действия, установлении подлинности и соответствия, предъявляемых ими документов, а также проверке работоспособности систем транспортного средства, влияющих на безопасность дорожного движения. В ходе контроля основное внимание уделяется выявлению наиболее опасных для данного участка видов нарушений ПДД.

В зависимости от условий и характера дорожного движения контроль может быть открытым либо скрытым.

Открытый контроль осуществляется сотрудниками ДПС в форменной одежде со специальным снаряжением, а также с использованием транспортных средств, имеющих окраску и оборудование, предусмотренное для патрульных автомобилей и мотоциклов.

При выполнении сотрудниками Госавтоинспекции действий, непосредственно связанных с осуществлением контроля за дорожным движением, использование транспортных средств, не относящихся к патрульным автомобилям, не допускается (п.41 Административного регламента).

---

<sup>219</sup> Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185.

Таким образом, сотрудниками Госавтоинспекции не допускаются действия, непосредственно связанных с осуществлением контроля за дорожным движением, с использованием транспортных средств, не относящихся к патрульным автомобилям, однако сотрудникам Госавтоинспекции не запрещается, например, доехать к месту службы, погреться в таком транспортном средстве и т.д.

При осуществлении контроля за дорожным движением с применением технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения могут использоваться естественные и искусственные укрытия (п.44 Административного регламента).

Действия, влекущие ограничение видимости участниками дорожного движения специальной цветографической схемы, стационарных устройств для подачи специальных звуковых и световых сигналов патрульного автомобиля (с использованием открытой панели багажного отделения и иных способов), не допускаются.

При определенных условиях, например, в зонах вынужденной концентрации транспортных потоков (мосты, переправы, горные перевалы и т. п.) открытый контроль бывает весьма эффективным для выявления и профилактики правонарушений, не связанных с движением ТС (например, отсутствие водительских, регистрационных и путевых документов у владельцев и водителей ТС, технические неисправности ТС, с которыми их эксплуатация запрещена, нарушение правил перевозки людей и грузов, обнаружение которых возможно при осмотре остановившегося ТС)<sup>220</sup>.

Скрытый контроль осуществляется с использованием патрульных автомобилей скрытого контроля<sup>221</sup>. Следует отметить, что при этом обеспечивается взаимодействие наряда ДПС на патрульном автомобиле скрытого контроля с другими нарядами ДПС, которыми в случае необходимости пресечения и оформления административного правонарушения обеспечивается остановка транспортного средства (п. 96 Наставления). То есть, процессуальное оформление правонарушения возможно только в соответствии с п.33 Административного регламента: «При исполнении государственной функции сотрудники должны находиться в форменном обмундировании (сотрудники Госавтоинспекции – с нагрудным знаком), иметь служебное удостоверение».

Указанные пункты не раскрывают, а подразумевают, что скрытый контроль ведется сотрудниками ДПС в гражданской одежде и на автотранспортных средствах обычного исполнения, оборудованных радиостанцией и оперативно-техническими средствами. В большинстве стран мира он признается главным и чрезвычайно эффективным способом пресечения и профилактики так называемой динамической группы нарушений в области дорожного движения (превышение установленной скорости движения, неправильный обгон и т. п.), которые являются причинами более 80 % ДТП с тяжкими последствиями.

В случае применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, контроль за дорожным движением может осуществляться нарядом ДПС на патрульном автомобиле скрытого контроля самостоятельно.

Взаимодействие между нарядами при осуществлении скрытого контроля и координация их совместных действий осуществляются с помощью средств радиосвязи.

Таким образом, применение скрытого контроля законодателем предусмотрено, но целесообразность его применения определяется руководителем органа управления, командиром строевого подразделения (не ниже командира роты) или руководителем подразделения Госавтоинспекции, в подчинении которого находится строевое подразделение, о чем делается соответствующая запись в постовой ведомости.

---

<sup>220</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба. Учебное пособие. М., 2003. С. 184.

<sup>221</sup> Коэффициент потребности патрульных автомобилей скрытого контроля не должен превышать 0,25 к общему количеству патрульных автомобилей.

В случае одновременного возникновения обстоятельств, требующих реагирования сотрудника, в приоритетном порядке осуществляются действия, направленные на сохранение жизни и здоровья граждан, объектов государственной охраны, предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

Технические средства для контроля за дорожным движением, относящиеся к измерительным приборам, должны быть сертифицированы в качестве средства измерения, иметь действующее свидетельство о поверке, выдаваемое органами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (хранится в подразделении), и применяться в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств.

Использование при контроле за дорожным движением технических средств, не предусмотренных табельной положенностью, не допускается.

Для предупреждения нарушений правил дорожного движения могут также использоваться устройства (макеты, манекены), имитирующие сотрудника, патрульный автомобиль, технические средства фиксации нарушений правил дорожного движения.

Реализация большинства административных процедур, предусмотренных Административным регламентом, сотрудниками ДПС осуществляется посредством остановки транспортного средства и общения с водителем.

Основаниями к остановке транспортного средства сотрудником являются:

- установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- наличие данных (ориентировки, информация дежурного, других нарядов, участников дорожного движения, визуально зафиксированные обстоятельства), свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению дорожно-транспортного происшествия, преступления или административного правонарушения;

- наличие данных (ориентировки, сведения оперативно-справочных и розыскных учетов, информация дежурного, других нарядов, участников дорожного движения) об использовании транспортного средства в противоправных целях или оснований полагать, что оно находится в розыске;

- необходимость опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах совершения дорожно-транспортного происшествия, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являлись или являются;

- необходимость привлечения участника дорожного движения в качестве понятого;

- выполнение распорядительно-регулирующих действий;

- необходимость использования транспортного средства (Сотрудники полиции для выполнения возложенных на них обязанностей имеют право использовать транспортные средства организаций, общественных объединений или граждан для проезда к месту стихийного бедствия, доставления в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, преследования лиц, совершивших преступления, и доставления их в полицию, а также для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств и проезда к месту происшествия или сбора личного состава полиции по тревоге в случаях, не терпящих отлагательства, с отстранением при необходимости водителей от управления этими средствами);

- необходимость привлечения водителя для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам полиции;

- проведение на основании распорядительных актов руководителей органов внутренних дел, органов управления специальными мероприятиями, связанных с провер-

кой в соответствии с целями соответствующих специальных мероприятий транспортных средств, перемещающихся в них лиц и перевозимых грузов;

➤ проверка документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перевозимый груз, а также документов, удостоверяющих личность водителя и пассажиров (только на стационарных постах ДПС).

Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, при необходимости с применением жезла или диска с красным сигналом (световозвращателем), направленной на транспортное средство.

При этом для привлечения внимания участников дорожного движения могут использоваться дополнительный сигнал свистком, специальные световые и (или) звуковые сигналы.

При подаче сигналов об остановке должно быть указано место остановки транспортного средства.

Не допускается останавливать транспортные средства на участках дорог, где их остановка запрещена правилами дорожного движения, за исключением случаев, когда такая остановка связана с необходимостью пресечения преступления, предотвращения реальной угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу участников дорожного движения, а также случаев обозначения места остановки патрульным автомобилем с включенными специальными световыми сигналами, другими средствами регулирования и организации дорожного движения.

Сотрудник вправе предложить участнику дорожного движения:

а) выйти из транспортного средства в случаях:

- необходимости устранения технической неисправности транспортного средства или нарушений правил перевозки грузов;

- наличия у водителя признаков опьянения (абзац 3 пункта 126 настоящего Административного регламента) и (или) болезненного состояния;

- для проведения в присутствии водителя (владельца транспортного средства) сверки номеров агрегатов и узлов транспортного средства с записями в регистрационных документах;

- для проведения личного досмотра, осмотра или досмотра транспортного средства и груза;

- когда требуется его участие в осуществлении процессуальных действий, а также оказании помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам полиции;

- когда его поведение создает угрозу личной безопасности сотрудника;

б) переместить транспортное средство в иное указанное сотрудником место, если:

- нахождение транспортного средства в месте его остановки создает угрозу либо помеху другим участникам дорожного движения;

- нахождение сотрудника на проезжей части при обращении к водителю, находящемуся в транспортном средстве, создает угрозу личной безопасности сотрудника;

в) занять место в патрульном автомобиле либо пройти в служебное помещение, когда его участие необходимо для оформления процессуальных документов.

В случаях невыполнения водителем транспортного средства требования сотрудника об остановке; визуальном установлении признаков преступления, административного правонарушения при отсутствии возможности своевременной подачи сигнала об остановке транспортного средства; получения информации о совершении водителем

транспортного средства преступления в зависимости от конкретной обстановки сотрудником могут быть приняты меры по:

- передаче информации дежурному, другому наряду сотрудников;
- преследованию и (или) принудительной остановке транспортного средства.

На основании изложенного необходимо сделать следующий вывод, в современных условиях, рассмотренные прогрессивные способы несения ДПС не утратили свою актуальность и требуют повсеместного внедрения в практическую деятельность подразделений ДПС ГИБДД МВД России.

### **Методы контроля за дорожным движением**

Совокупность способов организации контроля дорожного движения можно условно подразделить на две группы: мобильные и статичные. *К первой из них относятся:*

1. Пеший патруль (пост).
2. Автомобильный патруль (автопатруль).
3. Мотоциклетный патруль (мотопатруль).
4. Патруль с применением вертолетов и других летательных аппаратов (воздушный патруль).
5. Регулирование дорожного движения
6. Сопровождение транспортных средств.

*Вторую группу составляют:*

1. Стационарный пост ДПС.
2. Контрольный пост полиции (КПП).
3. Контрольно-пропускной пункт (КПП).
4. Стационарные автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушений.

Применение той или иной формы контроля определяется конкретными условиями дорожного движения и соответствующими служебными задачами нарядов ДПС. Каждая из них имеет свои достоинства и не может рассматриваться в качестве универсальной.

#### *Пеший патруль*

Несмотря на очевидные недостатки (ограниченность зоны действия, зависимость от погодных условий, относительно высокую утомляемость патрульных и др.) простейшая форма ДПС - пешее патрулирование находит широкое применение при ведении контроля за дорожным движением. Она экономична, оперативна, не связывает личный состав необходимостью обеспечения технической готовности и сохранности патрульных ТС и сложной специальной техники. Пешее патрулирование дает возможность, выбора вида и типа ТС из потока транспорта для экстренного решения ряда служебных задач, таких как скрытое наблюдение за определенной категорией правонарушителей (в том числе при помощи участников дорожного движения), доставка пострадавших в лечебные учреждения, перегон (транспортировка) задержанных ТС и др.

Несение службы в пешем порядке применяется для контроля за движением на небольших по протяженности, напряженных по интенсивности движения и опасных в аварийном отношении участках дорог.

При пешем патрулировании контроль за дорожным движением осуществляется в открытой форме путем перемещения по краю тротуара (обочины), резервной зоне дороги. Место несения службы выбирается так, чтобы инспектор ДПС был отчетливо виден возможно большему количеству участников движения и имел возможность для своевременного пресечения правонарушений (п.100 Наставления).

Пеший патрульный может полностью сосредоточиться на наблюдении за дорожным движением и детально изучать особенности обслуживаемой территории, легко вступать в непосредственные контакты с участниками дорожного движения и населением, при необходимости контролировать действия правонарушителей путем размещения в точках, обеспечивающих наиболее благоприятные условия для выполнения данной функции, а также в транспортных средствах (с согласия их водителей и владельцев). Находясь вне транспортных средств, пешие инспектора ДПС получают максимум информации об окружающей их обстановке как посредством собственных звуковых, тепловых, обонятельных и визуальных ощущений, так и в виде сообщений от окружающих их граждан<sup>222</sup>.

В городах, имеющих многоэтажную застройку или сложный рельеф, зачастую затрудняется установление устойчивой радиосвязи с пешими нарядами вследствие маломощности носимых радиостанций. Пешие патрульные в первую очередь должны обеспечиваться соответствующим обмундированием, своевременно информироваться об условиях несения службы и о наиболее приемлемой форме одежды. Режим их работы следует корректировать с учетом погодных условий, наличия пунктов обогрева и питания, интенсивности выполняемых распорядительно-регулирующих действий непосредственно на улицах и дорогах.

Сотрудникам, работающим на открытом воздухе или в закрытых помещениях, не имеющих систем отопления и (или) кондиционирования (при температуре воздуха соответственно –20 градусов и ниже или +35 градусов и выше), в необходимых случаях предоставляются специальные перерывы до 10-20 минут каждый час, которые включаются в рабочее время. В этих случаях может организовываться подмена нарядов.

В настоящее время пока еще нет возможности обеспечить пешего патрульного надежными портативными многофункциональными контрольно-измерительными приборами и специальной техникой. Вместе с тем для фиксации определенной категории статических и динамических правонарушений пешие инспектора ДПС могут эффективно применять портативные видеокамеры, карманные источники ультрафиолетового излучения и диктофоны, позволяющие практически мгновенно обеспечить доказательственную базу конкретных административных проступков, а также существенно снизить традиционно высокую психологическую напряженность труда сотрудников данной службы.

#### *Автопатруль*

Автопатруль - самая многофункциональная форма ДПС. Наличие у инспекторов автомобилей позволяет им контролировать протяженные участки улиц и дорог, обеспечивать мобильность и высокую скорость передвижения нарядов, использовать мощные средства связи, контрольно-диагностическую аппаратуру и специальную технику, комплекты дорожно-сигнальных знаков и оборудование для ликвидации последствий ДТП. Автопатруль имеет возможность пресекать неправомерные действия участников дорожного движения и других лиц, немедленно начинать преследование и поиск правонарушителей, осуществлять их транспортировку в ОВД, быстро оказывать необходимую помощь пешим нарядам, вести сопровождение автомобильных колонн и выполнять большинство из известных в настоящее время тактических приемов правоохранительной деятельности непосредственно в процессе дорожного движения. На автомобилях могут нести службу экипажи от одного до нескольких человек. Специальная окра

---

<sup>222</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Учебное пособие. М., 2003. С.191.

ска, проблесковые маячки и звукоусилительные установки делают их легко различимыми в транспортных потоках, что оказывает сдерживающее воздействие на участников дорожного движения, склонных к нарушениям ПДД.

Контроль за дорожным движением с использованием патрульных транспортных средств может быть открытым и скрытым.

При осуществлении контроля за дорожным движением с использованием патрульных автомобилей применяются следующие основные методы:

➤ Движение в потоке транспортных средств (для контроля за поведением водителей в целях предупреждения и пресечения нарушений правил дорожного движения).

➤ Движение впереди транспортного потока со скоростью, не превышающей установленную (для предупреждения превышения скорости).

➤ Остановка у опасных в аварийном отношении мест (для предупреждения нарушений правил дорожного движения водителями и пешеходами, применения средств фото-, видеофиксации нарушений).

➤ Остановка патрульного автомобиля в местах наилучшей его видимости для всех участников дорожного движения с одновременным пешим перемещением инспектора к наиболее напряженным по интенсивности движения участкам.

Применение того или иного метода, их чередование и выбор скорости движения определяются поставленной на инструктаже задачей и складывающейся на маршруте патрулирования обстановкой.

Движение в потоке ТС применяется для предупреждения и пресечения таких распространенных и опасных нарушений ПДД, как неправильные обгон, маневрирование, расположение ТС на проезжей части, выбор безопасных интервалов и дистанции между движущимися ТС. В данном случае патрулирование осуществляется экипажем в составе не менее двух сотрудников ДПС, один из которых ведет постоянное наблюдение за движением и подает нарушителям сигналы остановки при помощи жезла или СГУ, а второй управляет автомобилем, поскольку выполнение необходимых при этом маневров требует повышенного внимания.

Движение впереди транспортного потока применяется преимущественно на опасных участках дорог с высокой интенсивностью движения. Патрульный автомобиль в этом случае следует по участку с установленной скоростью, «удерживая» следующий за ним транспортный поток в определенных скоростных пределах. Систематическое применение этого приема способствует стабилизации скоростного режима на дорогах и вырабатывает у водителей навыки «регламентированного» движения. Наибольший эффект «сдерживания» достигается на дорогах с ограниченной пропускной способностью и без пересечений в одном уровне, где происходит быстрый разгон транспортного потока<sup>223</sup>.

Как и все другие тактические приемы, «сдерживание» должно применяться только там, где это действительно оправдано и существует реальная угроза безопасности дорожного движения. Не следует замедлять движение больше, чем это предписывается дорожными знаками и определяется существующими дорожными условиями. Сотрудникам, осуществляющим патрулирование на автомобилях и мотоциклах, необходимо следить за своими действиями, поскольку эффект «сдерживания» может возникнуть помимо их желания, когда они движутся с меньшей, чем у основного потока, скоростью. Водители, как правило, опасаются опережать транспортные средства ДПС, так

---

<sup>223</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Учебное пособие. М., 2003. С. 184.

как у них появляется сомнение в правильности этого маневра в данной ситуации. Чаще всего они полагают, что не заметили знак ограничения максимальной скорости, сопровождаемую автомобильную колонну и т.д.

Патрулирование улиц и автомобильных дорог не может быть непрерывным, поскольку это сокращает продолжительность визуальных и вербальных контактов с водителями и пешеходами, а также сопровождается большим расходом топлива. Экипажи патрульных ТС должны совершать периодические остановки в зонах концентрации ДТП, местах, где они попадают в поле зрения возможно большего числа участников дорожного движения и способны активно вмешаться в их действия. Работа в стационарном режиме необходима для выявления и пресечения таких распространенных и опасных нарушений ПДД, как превышение установленной скорости движения, невыполнение требований дорожных знаков и сигналов светофора, переход улиц в не установленном месте, а также ликвидации транспортных заторов и других помех движению.

Последовательность применения тех или иных приемов, порядок их чередования, а также скорость движения при патрулировании зависят от характера дорожного движения и поставленных перед экипажем задач. При этом относительно высокая динамичность данной формы ДПС и сложность контроля действий применяющих ее рядов требуют серьезного отношения к оперативному планированию работы экипажей.

#### *Мотопатруль*

В отличие от автопатрулирования в большинстве регионов России мотопатруль используется значительно реже. Мотоцикл не защищает инспектора ДПС от неблагоприятных климатических воздействий, неустойчив, требует применения специальной экипировки (мотошлема, комбинезона или защитного костюма, перчаток или рукавиц, тяжелых ботинок или сапог, стесняющих действия инспектора), не позволяет обеспечить безопасную доставку задержанных в ОВД, а также существенно проигрывает автомобилю в возможностях оснащения специальной техникой и оборудованием. Развитие мотопатрулирования в значительной мере сдерживается отсутствием в отечественном производстве мотоцикла, конструкция которого удовлетворяла бы требованиям ДПС.

Несение службы на патрульных мотоциклах организовывается преимущественно на участках дорог, где возникает необходимость оперативного реагирования на складывающуюся обстановку, в том числе прибытия к месту ДТП, преследования и остановки правонарушителей в условиях ограниченной пропускной способности, а также в местах систематических нарушений правил дорожного движения водителями мотоциклов.

В целях взаимной страховки обеспечивается, как правило, несение службы на патрульных мотоциклах в спаренном варианте, а в наиболее сложных в оперативном отношении местах, в ночное время, при неблагоприятных погодных условиях – во взаимодействии с нарядом на патрульном автомобиле.

Методы и приемы патрулирования на мотоциклах во многом аналогичны тем, которые применяются автопатрулями (за исключением приемов блокирования движущихся ТС). Однако, исходя из относительно высокой травмоопасности мотоциклов, необходимо принимать меры по регулярному обучению инспекторского состава вожждению данного вида ТС на специально оборудованных полигонах (мотодромах) с последующим отбором лиц, способных осуществлять мотопатрулирование

### *Воздушный патруль*

Для выполнения своих служебных задач подразделениями ДПС применяются такие летательные аппараты вертолеты, самолеты и мотодельтапланы, которые позволяют контролировать дорожное движение на большой территории вне зависимости от плотности, интенсивности транспортных потоков и состояния улично-дорожной сети.

Порядок применения средств авиации, формы и методы их использования в целях реализации возлагаемых на ДПС функций, порядок взаимодействия нарядов определяется организационно-распорядительными документами МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации в зависимости от выполняемых конкретных задач.

Потребностям ДПС в наибольшей степени отвечают вертолеты, которые не нуждаются в аэродромах, способны варьировать скорость полета в широком диапазоне, зависать в воздухе, осуществлять посадку на малые площадки либо непосредственно на проезжую часть, а также поддерживать устойчивую радиосвязь с нарядами ОВД на расстоянии до 100 км. Указанные качества позволяют применять вертолеты для проведения следующих действий:

- оперативного изучения условий движения;
- выявления и пресечения нарушений ПДД на участках дорог большой протяженности;
- управления действиями удаленных друг от друга наземных сил ОВД при ведении мероприятий по обеспечению БДД;
- сопровождения автомобилей специального назначения и автомобильных колонн;
- обеспечения в кратчайшие сроки прибытия следственно-оперативных групп на места ДТП;
- оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим и, при необходимости, доставления их в лечебные учреждения;
- розыска и преследования похищенных, скрывшихся с мест ДТП или используемых в преступных целях ТС;
- обеспечения радиообмена между наземными постами и подразделениями ОВД путем ретрансляции.

За последние годы применение вертолетов подразделениями ДПС минимизировано, что, прежде всего, объясняется отсутствием средств на их аренду и эксплуатацию.

Практикой применения вертолетов в ДПС выработано пять основных способов патрулирования:

- движение по установленному маршруту;
- маятниковое движение по участку дороги;
- свободный поиск;
- сопровождение автомобилей специального назначения и автомобильных колонн;
- изучение условий дорожного движения.

В странах, имеющих автомобильные дороги большой протяженности в относительно малодоступной местности (Северо-Западные территории Канады, некоторые штаты США), для наблюдения за движением, розыска ТС и изучения дорожных условий успешно применяются двух- и четырехместные самолеты. Учитывая близость указанных регионов к России по природно-климатическим и инфраструктурным параметрам, а также экономичность самолетов по отношению к вертолетам, имеет смысл проводить эксперименты по патрулированию дорожной сети легкими самолетами.

*Ḍāāēēōīāāīēā āīōīāēīīā āēēāīēū (ōāīīī àò ðēāāōōīī āāēāā îō āāēūū ūī ðāçāāēīī)*

*Ŋīīōīāīāēāāīēā ò ðāīīī îōōī ūō īīāāīō ā (ōāīīī àò ðēāāōōīī āāēāā îō āāēūū ūī ðāçāāēīī)*

Статичные формы контроля подразделениями ГИБДД дорожного движения составляют:

- Стационарный пост ДПС.
- Контрольный пост полиции (КПП).
- Контрольно-пропускной пункт (КПП).
- Стационарные автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушений.

Анализ сложившегося в России баланса способов организации ДПС свидетельствует о том, что большинство контрольно-проверочных операций в сфере дорожного движения органы внутренних дел производят на стационарных постах ДПС (СП), сеть которых по масштабам, функциям, численности занятого личного состава и затратам на содержание не имеет аналогов в мировой практике.

Под *стационарным постом дорожно-патрульной службы* – понимается место несения службы нарядами ДПС, оборудованное специальными служебными помещениями, оснащенное техническими и специальными средствами, инженерными и иными сооружениями, а также закрепленная за ним зона ответственности.

Создание стационарных постов ДПС (КПП), их оборудование и оснащение, порядок усиления нарядов сотрудниками других служб органов внутренних дел, привлечения сотрудников других федеральных органов исполнительной власти осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими порядок создания и организации деятельности стационарных постов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции.

На стационарных постах дорожно-патрульной службы должен иметься в наличии текст Административного регламента для ознакомления с ним, при соответствующих обращениях, участников дорожного движения.

По месту размещения различают «городские» и «загородные» посты. Оснащение стационарного поста комплексом средств связи, оперативной техникой, мощным освещением и специальными устройствами обеспечивает необходимые условия для круглосуточной работы по надзору за дорожным движением и выполнения разнообразных контрольно-заградительных функций. Однако в целом по стране применение этой, связанной со значительными материальными затратами и сравнительно высокой потребностью в личном составе формы несения службы далеко не всегда дает ощутимый эффект. В связи с этим при решении вопроса о целесообразности сооружения стационарных постов необходимо учитывать их следующие особенности.

Постоянство расположения постов и предварительное оповещение участников дорожного движения об их наличии соответствующими дорожными знаками приводит к тому, что в зонах размещения стационарных постов правонарушители предпринимают меры к тому, чтобы избежать контакта с нарядами постов. Лица, не имеющие водительских, регистрационных и путевых документов, перегоняющие краденые транспортные средства и скрывающиеся от преследования, стремятся использовать маршруты, исключаящие проезд вблизи постов. В свою очередь, инспектора ДПС, одним из общепринятых показателей активности которых является число обнаруженных и пре

дотраченных правонарушений, вынуждены производить большей частью массовую проверку транспортных средств, водители которых не совершали каких-либо серьезных правонарушений, что приводит к преобладанию в административной практике ГИБДД дел с «формальным» составом.

В отличие от других форм несения дорожно-патрульной службы, допускающих применение скрытого наблюдения, работа на стационарных постах носит демонстративный характер, и поэтому размещение таких постов должно производиться на открытых, без крутых поворотов, спусков и железнодорожных переездов участках дорог.

Для несения службы на стационарных постах, в темное время суток, а также на загородных дорогах (за исключением случаев обеспечения прямой видимости другого наряда) выставляются наряды в составе не менее двух сотрудников ДПС, имеющих закрепленное табельное оружие. В состав наряда патрульного автомобиля должно входить, как правило, не менее двух сотрудников ДПС. (п.45 Наставления).

На базе существовавшей сети СП и дополнительно к ней на магистральных дорогах России созданы контрольных постов полиции (КПП), представляющих собой функциональную разновидность стационарных постов. Личный состав КПП может включаться в соответствующие территориальные строевые подразделения ДПС и ОВД.

Под *контрольным постом полиции* - понимается стационарный пост ДПС, наряд которого является структурным подразделением ДПС с утвержденным в установленном порядке штатным расписанием и на постоянной основе усилен сотрудниками других подразделений органов внутренних дел.

При организации работы нарядов ДПС на стационарных постах ДПС (КПП) обеспечивается:

1. Доступ к актуализированным оперативно-справочным и розыскным учетам, оснащение средствами автоматической идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам, другими техническими средствами, создание условий для осмотра, досмотра транспортных средств и грузов.

2. Доведение до нарядов оперативной информации, обеспечивающей возможность целенаправленных проверочных мероприятий.

3. Проверка в соответствии с законодательством Российской Федерации и в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России, транспортных средств, находящихся в них лиц, грузов, а также правоустанавливающих документов в целях:

- а) выявления и задержания разыскиваемых транспортных средств;
- б) выявления и задержания лиц, находящихся в розыске, а также подозреваемых в совершении преступных деяний;
- в) выявления фактов незаконной перевозки оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и устройств, наркотических средств, других грузов;
- г) выявления, предупреждения и пресечения иных преступлений и административных правонарушений;
- д) выявления и пресечения фактов использования на транспортных средствах подложных регистрационных знаков и документов.

4. Осуществление мер реагирования на сообщения граждан о ДТП, преступлениях и административных правонарушениях, неисправностях технических средств организации дорожного движения, неудовлетворительных дорожных условиях, возникновении на проезжей части дорог препятствий, угрожающих безопасности дорожного движения, при необходимости – опрос водителей с целью выявления таких фактов

По решению руководителей МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации, ОВДРО при возникновении чрезвычайных (кризисных) ситуаций, введении режима чрезвычайного положения стационарному посту ДПС (КПП) может придаваться статус контрольно-пропускного пункта (КПП), предназначенного для обеспечения пропускного режима, обеспечения особого режима въезда на определенную территорию и выезда из нее, поддержания режима чрезвычайного положения и проведения специальных операций.

Руководство деятельностью КПП осуществляется территориальными органами внутренних дел при участии командования соответствующих воинских частей внутренних войск МВД России, а в условиях чрезвычайного положения – последними при участии руководителей территориальных органов внутренних дел.

Несмотря на четко выраженную в нормативах заградительную и розыскную направленность, обязанности нарядов КПП, по сути, идентичны обязанностям личного состава обычных СП ДПС. Они проводят проверку ТС, грузов, водительских и регистрационных документов с целью выявления и задержания разыскиваемого автотранспорта, а также лиц, совершивших преступления, использующих поддельные документы, управляющих ТС в состоянии опьянения и т. п.

Анализ материалов, отражающих вмешательство нарядов ДПС в действия участников дорожного движения, показывает, что практикой выработана промежуточная между стационарным постом и мобильной формой (автопатрулем) несения дорожно-патрульной службы – транспортабельные (передвижные) посты, которые выполняются на базе автобусов, грузовых автомобилей или прицепных автофургонов и имеют значительные преимущества в районах, географические особенности которых обуславливают высокую «обтекаемость» статичных нарядов ДПС. Их основные недостатки - ограниченность времени работы в автономном режиме и худшие условия обеспечения безопасности движения - устраняются путем соответствующего обустройства участков дорог в местах периодической установки данных постов (отсыпка уширений земляного полотна, подведение коммуникаций, монтаж мачт для радиоантенн и т. п.).

Под *контрольно-пропускным пунктом* понимается наряд органов внутренних дел, выставляемый для обеспечения пропускного режима или ограничения движения транспорта и пешеходов в определенном районе (местности) при проведении массовых мероприятий, возникновении стихийных бедствий, эпидемий, эпизоотий и других чрезвычайных обстоятельств.

Организация несения службы личным составом строевых подразделений при проведении массовых мероприятий и возникновении чрезвычайных (кризисных) ситуаций осуществляется в зависимости от их значения и масштаба на основании решений руководителей органов управления в соответствии с требованиями нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих организацию комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах, других нормативных правовых актов МВД России<sup>224</sup>.

При возникновении чрезвычайных обстоятельств нарядами постов и маршрутов патрулирования обеспечивается:

1. Организация движения транспорта и пешеходов, участие в осуществлении других мероприятий по обеспечению введенного режима.

---

<sup>224</sup> Об организации комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах: Приказ МВД РФ от 29 января 2008 г. № 81.

2. Оказание содействия в беспрепятственном проезде транспортных средств, осуществляющих перевозку сотрудников полиции, войсковых нарядов, а также транспортных средств аварийно-спасательных служб.

3. Наблюдение за оперативной обстановкой в зоне ответственности поста, маршрута патрулирования, периодическое доведение результатов до дежурной части.

4. Оказание помощи сотрудникам других подразделений органов внутренних дел в пресечении преступлений и правонарушений.

5. Содействие проведению мероприятий по восстановлению бесперебойного движения транспортных средств (п.123 Наставления).

*Стационарные автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушений.*

Одним из перспективных методов надзора за движением автотранспорта является использование аппаратно-программных комплексов (АПК) идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам. Применение таких комплексов позволяет обеспечить автоматическое считывание государственных регистрационных знаков автомобилей, проследовавших через зоны контроля (видеокамеры располагаются вблизи стационарных постов ДПС и КПП или на патрульных автомобилях), их распознавание, проверку по базам розыска (с подачей сигнала в случае совпадения), а также формирование базы данных государственных регистрационных знаков ТС, прошедших через пост<sup>225</sup>.

Основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – средства автоматической фиксации), является решение органа управления о применении таких технических средств (п.55 Административного регламента).

При контроле за дорожным движением могут использоваться:

- стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях;

- мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются дислокацией, утверждаемой руководителем органа управления.

Объективная ограниченность сил и возможностей ОВД не позволяет решить проблему предупреждения нарушений ПДД лишь традиционными средствами надзора. При высокой плотности и интенсивности.

Современные средства автоматической фиксации позволяют следить за дорожным движением на многополосных автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности, с высокой точностью осуществлять одновременную или последовательную регистрацию нескольких правонарушений. Датчики и приемные устройства средств автоматической фиксации могут монтироваться на мостах, эстакадах, путепроводах, опорах электроосвещения и других элементах улиц и автомобильных дорог, а также устанавливаться на стационарных постах и патрульных транспортных средств. Они снабжаются дистанционным управлением и контрольно-сигнальными устройствами, оповещающими о возникновении в них неисправностей или необходимости замены эксплуатационных материалов (фото, видеопленки и т.п.). Например, видеосистемы могут вести непрерывную запись транспортного потока с отражением динамических

---

<sup>225</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Учебное пособие. М., 2003. С.184.

характеристик движения отдельных транспортных средств на дисплеях с последующей фиксацией изображения или распечаткой на принтерах.

Работы по внедрению комплексов в практическую деятельность подразделений ДПС начались в 1997 г.

Современные комплексы предусматривают возможность использования различных автоматических и автоматизированных функций. При этом помимо документального подтверждения фактов правонарушений, средства автоматической фиксации выполняет функцию идентификации государственных регистрационных знаков транспортных средств — комплекс позволяет осуществлять выборку из баз данных по искомым параметрам, формирование собственных баз данных, производить измерение скоростного режима движения и др.

Главные достоинства средств автоматической фиксации – возможность документального подтверждения пространственно-временных параметров конкретных правонарушений и чрезвычайно высокая «производительность» в плане фиксации тех или иных деликтов. При условии регулярного перемещения и правильной эксплуатации одна такая система в состоянии заменить десятки сотрудников ДПС. Наглядность и детальность информации, предоставленной средствами автоматической фиксации, практически полностью устраняют жалобы участников дорожного движения по поводу предвзятости работников ДПС<sup>226</sup>.

К недостаткам средств автоматической фиксации можно отнести их высокую стоимость, ограниченность номенклатуры фиксируемых правонарушений действиями динамического характера (превышение установленной скорости движения, несоблюдение дистанции и интервала между ТС, нарушение правил обгона, проезда перекрестков, перевозки грузов и т. п.), необходимость надежной противоударной защиты, предохранения от неблагоприятных природно-климатических воздействий и загрязнений, а также потребность в специалистах по монтажу, эксплуатации, техническому обслуживанию и метрологическому контролю данных систем.

На основании изложенного, необходимо отметить, что технический уровень перспективных средств автоматической фиксации дает основания полагать, что эффективный контроль дорожного движения в ближайшие годы может быть обеспечен лишь путем комбинирования традиционных методов полицейского вмешательства в транспортный процесс с автоматической и полуавтоматической фиксацией нарушений ПДД.

Большинство служебных действий должностных лиц ДПС регулируется ведомственными приказами, указаниями, правилами и инструкциями, которые не отражают либо недостаточно отражают реальные условия дорожного движения, ролевые отношения субъектов контроля транспортного процесса, порядок решения вопросов правового, организационно-штатного и материально-технического обеспечения, а также методику и тактику выполнения большинства распорядительно-регулирующих, контрольно-надзорных и правоохранительных функций в данной сфере.

### **Порядок несения службы нарядами ДПС**

При заступлении на пост, маршрут патрулирования наряд ДПС:

1. Получает от руководителя, дежурного, сменяемого наряда информацию об оперативной обстановке, имевших место происшествиях, проводимых оперативно-профилактических мероприятиях, поступивших указаниях и сообщениях, осуществляемых ремонтно-эксплуатационных и иных работах, исправности технических средств

---

<sup>226</sup> Овчаров С.В. Практика использования аппаратно-программных комплексов идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам // Проблемы совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Сборник научных трудов. Выпуск 5 / Под общ. ред. А.Ю. Якимова. М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2005. С. 112.

регулирования, специальных средств, средств связи, состоянии проезжей части дорог и дорожных сооружений, а также другие сведения, имеющие прямое отношение к несению службы.

2. Производит осмотр поста или маршрута патрулирования. Порядок осмотра маршрута патрулирования определяется указаниями, полученными на инструктаже, в зависимости от его протяженности, дорожно-транспортной обстановки, поставленных на текущую смену задач.

3. При проведении в зоне ответственности поста (маршрута патрулирования) дорожных работ проверяет у должностного или ответственного лица либо лица, непосредственно выполняющего работы, наличие согласованной в установленном порядке схемы (проекта) организации движения, соответствие фактически установленных технических средств организации дорожного движения согласованной схеме ограждения места производства дорожных работ.

4. Проверяет исправность средств связи, технических средств.

5. Докладывает дежурному о прибытии на пост (маршрут патрулирования), а также его принятии, выявленных недостатках, требующих оперативного реагирования.

6. При выявлении фактов повреждения дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств организации дорожного движения, а равно умышленного создания помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия, при наличии лица, совершившего данное правонарушение, составляется протокол об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.33 Кодекса.

7. При обнаружении недостатков в состоянии дорог и инженерных сооружений, создающих помехи для дорожного движения или его безопасности, сотрудник докладывает о них дежурному, составляет акт выявленных недостатков в содержании дорог, дорожных сооружений и технических средств организации дорожного движения<sup>227</sup> и действует по указанию дежурного.

При несении службы наряд ДПС:

- Осуществляет в соответствии с поставленными задачами и исходя из складывающейся обстановки действия по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

- Принимает меры по защите жизни и здоровья граждан от преступных и иных противоправных посягательств, пресечению преступлений и административных правонарушений.

- Немедленно докладывает дежурному или непосредственному начальнику полученную от граждан информацию о готовящихся или совершенных преступных деяниях, ДТП, техногенных авариях, других чрезвычайных (кризисных) ситуациях, предварительно выяснив установочные данные о заявителях и свидетелях, конкретные сведения о происшествии, иную информацию, имеющую значение для своевременного и адекватного реагирования на сообщение, в дальнейшем действует в соответствии с их указаниями.

- Оказывает содействие нарядам полиции, несущим службу по плану единой дислокации, сотрудникам других служб и подразделений органов внутренних дел, а также представителям иных правоохранительных органов при выполнении ими служебных обязанностей.

---

<sup>227</sup> Форма акта утверждена приказом МВД России от 8 июня 1999 г. № 410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

- При обнаружении на маршруте патрулирования сотрудников полиции, осуществляющих контроль за соблюдением водителями транспортных средств правил дорожного движения, докладывает об этом дежурному и действует в соответствии с его указаниями.

- В пределах своей компетенции оказывает помощь гражданам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также находящимся в состоянии, опасном для их здоровья и жизни.

- Информировать дежурного об обстановке на посту, маршруте патрулирования не реже одного раза в час.

При получении команды (разрешения) об окончании несения службы наряд ДПС:

Передаёт сменяющему наряду (при осуществлении смены на посту, маршруте патрулирования) информацию в соответствии с подпунктом 102.1 настоящего Наставления.

Докладывает дежурному об убытии с поста, маршрута патрулирования и незамедлительно прибывает в место дислокации строевого подразделения.

Сдаёт в дежурную часть строевого подразделения, территориального органа внутренних дел вооружение, технические и специальные средства, нагрудный знак, неиспользованные бланки процессуальных документов<sup>228</sup>, путевой лист и ключи от служебного транспортного средства.

Передаёт непосредственному (прямоу) начальнику возбужденные дела об административных правонарушениях с изъятыми документами, вещами, государственными регистрационными знаками.

В порядке, установленном органом управления, командиром строевого подразделения, сдаёт магнитные носители с информацией о правонарушениях, полученной с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъёмки, видеозаписи, или средств фото- и киносъёмки, видеозаписи.

При осуществлении несения службы совместно с представителями общественных формирований наряд ДПС:

Знакомит их с особенностями обстановки в зоне ответственности поста, маршрута патрулирования.

Обеспечивает постановку задач, проведение инструктажа о порядке их выполнения и контроль за соблюдением представителями общественных формирований требований законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Действия, непосредственно связанные с осуществлением контроля за дорожным движением, с использованием транспортных средств, не относящихся к патрульным автомобилям Госавтоинспекции, не допускаются.

Пост или маршрут патрулирования сотрудник ДПС может оставить только с разрешения или по указанию командира строевого подразделения (лица, его замещающего) и дежурного в случаях:

Принятия неотложных мер по устранению помех и опасностей в движении за пределами зоны ответственности.

Доставления лица в служебное помещение территориального органа внутренних дел.

---

<sup>228</sup> Исходя из имеющихся условий по решению командира строевого подразделения, начальника подразделения Госавтоинспекции, в подчинении которого находится строевое подразделение, может быть установлен иной порядок хранения неиспользованных бланков процессуальных документов, обеспечивающий возможность своевременного контроля за их сохранностью.

Доставления лица для проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Доставления транспортного средства в распоряжение территориального органа внутренних дел, на специализированную стоянку (за исключением случаев задержания транспортного средства в соответствии с частью 1 статьи 27.13 Кодекса) или в иное место.

Оказания содействия в выполнении служебных обязанностей другим нарядам полиции, работникам других правоохранительных органов, а также общественных формирований.

Преследования транспортных средств, а также лиц, совершивших преступление, административное правонарушение.

Оказания помощи пострадавшим при ДТП, несчастных случаях.

Охраны места происшествия.

Принятия мер к ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Внезапного заболевания.

Принятия пищи в установленное время.

Выполнения иного поступившего указания.

Сотруднику ДПС во время несения службы запрещается:

Передавать и предъявлять кому бы то ни было оружие, за исключением должностных лиц, которым он подчинен.

Спать, отвлекаться от службы.

Нарушать правила радиообмена, вести неслужебные разговоры по телефону.

Вступать в контакт с гражданами за исключением случаев, предусмотренных настоящим Наставлением и иными нормативными правовыми актами МВД России.

Принимать от участников дорожного движения материальные ценности, а также какие-либо вещи, предметы или документы за исключением необходимых для осуществления административных действий.

При несении службы на патрульном автомобиле:

а) перевозить лиц, за исключением сотрудников полиции и представителей общественных формирований правоохранительной направленности, случаев задержания и доставления граждан, а также перевозки лиц, нуждающихся в неотложной медицинской помощи;

б) перевозить посторонние грузы;

в) оставлять патрульный автомобиль без присмотра;

г) использовать без необходимости специальные световые и звуковые сигналы;

д) самовольно отклоняться от назначенного маршрута и изменять порядок несения службы;

е) передавать кому бы то ни было управление патрульным автомобилем;

ж) оставлять без присмотра в патрульном транспорте задержанных лиц.

Отдание сотрудниками воинского приветствия осуществляется в случаях, установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Взаимоотношения сотрудников с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением к гражданам.

В разговоре с участниками дорожного движения сотрудник обязан быть вежливым, объективным и тактичным, обращаться к ним на «Вы», свои требования и замечания излагать в убедительной и понятной форме, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания, проявлять спокойствие и выдержку.

При обращении к участнику дорожного движения сотрудник должен представиться, назвав свою должность, специальное звание и фамилию, после чего кратко сообщить причину и цель обращения.

В случае обращения граждан сотрудник, выполнив те же требования, обязан внимательно выслушать, в пределах своей компетенции принять меры по их заявлениям либо разъяснить, куда следует обратиться для разрешения поставленного вопроса.

Во всех случаях ограничения прав и свобод гражданина сотрудник обязан разъяснить ему основание и повод такого ограничения, а также возникающие в связи с этим его права и обязанности

Составление протокола об административном правонарушении в области дорожного движения осуществляется сотрудниками других подразделений полиции в соответствии с полномочиями.

### **§9. Соблюдение мер личной безопасности при осуществлении контрольно-надзорных функций сотрудниками ГИБДД**

Риск как физический, так и психологический является сегодня объективной составляющей в профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел, и специальная работа по обеспечению их личной безопасности, т.е. целенаправленному уменьшению такого риска до реально возможного предела чрезвычайно важна, так как их профессиональная деятельность нередко протекает в условиях осложненной оперативной обстановки. Таким образом, проблема личной безопасности сотрудников органов внутренних дел при решении ими профессиональных задач или в ситуациях, связанных со служебной деятельностью, приобретает в настоящее время особую остроту и актуальность, т.к. гибель или ранение сотрудника затрудняет, а иногда и срывает решение профессиональной задачи, не говоря уже о том, что потеря опытного, хорошо подготовленного сотрудника, носит порой невосполнимый характер. По официальным данным, ежегодно в России непосредственно от рук преступных элементов погибает около 400 сотрудников, получают ранения до полутора тысяч сотрудников при исполнении служебного долга. Если прибавить к этому погибших в дорожно-транспортных происшествиях, от несчастных случаев, в результате инфарктов, показатели смертности сотрудников возрастают до 1000 человек в год. Вследствие длительных эмоционально-психологических перегрузок и стрессов количество самоубийств возросло до нескольких сотен в год.

Задача самосохранения при исполнении служебных обязанностей из личного дела сотрудника превратилась в официальную задачу, обеспечиваемую как на уровне профессионального сознания и профессиональных установок, так и организационно-управленческими и материально-техническими средствами. Соответственно, это улучшает отношение сотрудника к организации и исполнению профессиональных обязанностей. Наличие организованной преступности, рост числа тяжких преступлений против личности, участие полицейских подразделений и внутренних войск в действиях по установлению и поддержанию правопорядка в «горячих точках» и ряд других особенностей современной правоохранительной деятельности побудили МВД России к принятию системы мер по обеспечению собственной безопасности, где одним из направлений является обеспечение личной безопасности сотрудников при решении профессиональных задач.

Организационно-управленческим стержнем создания системы безопасности является новая концепция управления персоналом в системе МВД России, предусматривающая не только более четкую координацию действий различных управлений, частей

и служб по обеспечению безопасности, но и создание специальных отделов собственной безопасности, которые смогут сыграть значительную роль в повышении уровня личной безопасности сотрудника и профилактике ситуаций профессионального риска. В настоящее время предпринят целый ряд мер по укреплению правовой и нормативной базы органов внутренних дел, в том числе и новых положений Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также новые ведомственные акты МВД России приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения». Осуществляются шаги для улучшения материально-технического обеспечения органов внутренних дел. Принимаются меры управленческого характера.

Однако, никакие законы, нормативные акты или управленческие решения не смогут создать сотруднику реально возможный уровень безопасности при решении конкретной профессиональной задачи, если он сам не имеет четких психологических установок, конкретных знаний, умений и навыков обеспечения личной безопасности. Для обеспечения личной безопасности сотрудников ОВД необходимо специальное обучение, «педагогика личной безопасности», включающая в себя как определенную систему педагогических идей, так и комплекс практических мер учебно-воспитательного характера, направленных на повышение уровня личной безопасности сотрудников ОВД. Поэтому особое место в системе обеспечения личной безопасности сотрудников должна занимать служебная и психологическая подготовка.

Сегодня обучение тактике и приемам обеспечения личной профессиональной безопасности актуально для всех категорий сотрудников ОВД. Современная преступная среда владеет широким арсеналом приемов провоцирования, шантажа, втягивания в незаконные связи, конфликты сотрудников органов внутренних дел. Учитывая, что в органах внутренних дел в основном на всех направлениях деятельности полицейских подразделений МВД РФ задействованы молодые сотрудники, не имеющие достаточно профессионального и личного опыта, было бы весьма целесообразно уделять особое внимание в системе служебной подготовки личного состава тактике и приемам соблюдения мер личной безопасности при исполнении служебных обязанностей. Так в практике профессионального обучения сотрудников правоохранительных органов ряда зарубежных стран, в частности США, «педагогика личной безопасности» уже достаточно давно является самостоятельным направлением их подготовки, переподготовки и повышения квалификации. В США практически каждый сотрудник ФБР и других правоохранительных органов при первоначальном профессиональном обучении, а потом регулярно в ходе службы проходит подготовку по специальным программам типа «Will to survive» («Воля к выживанию»), «Survive on the street» («Выживание на улице»)<sup>229</sup>.

### **Взаимоотношения сотрудников ГИБДД с участниками дорожного движения**

Деятельность сотрудников ГИБДД, как элемента подсистемы контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения, в известном смысле, носит двойственный характер. В ней отражаются, с одной стороны, технологические, информационные и организационные процессы дорожного движения и подсистем его обеспечения, с другой – широкие социальные связи, характер которых определяется уровнем квали-

---

<sup>229</sup> См.: Буданов А.В. Обучение сотрудников правоохранительных органов тактике и методам обеспечения личной безопасности (На опыте профессионального обучения сотрудников правоохранительных органов США и России): Учебно-практическое пособие. М.: МЦ при ГУК МВД России, 1997.

фикации и способностями работников, их отношением к своей деятельности и стилем руководства ими.

По широте, сложности, многообразию и разноплановости задач ГИБДД не имеет аналогов среди отечественных и зарубежных органов внутренних дел. Крупнейшей из них является дорожно-патрульная служба, которая объединяет свыше 70% общей численности сотрудников и материально-технических средств ГИБДД и представляет собой «силовой» элемент системы БДД, непосредственно включенный в наиболее продолжительную, относительно криминогенную и, по существу, определяющую стадию транспортного процесса – дорожное движение. Достаточно высокий уровень контактов сотрудников ДПС с участниками дорожного движения приобретает значение фактора, во многом определяющего взаимоотношения органов внутренних дел с населением, а любая издержка в этом случае негативно отражается на престиже не только ГИБДД и полиции в целом, но и государства, поскольку для многих людей именно инспекторы ДПС являются зримым воплощением государственности.

В условиях растущей интенсивности и плотности дорожного движения работа в подразделениях ДПС ГИБДД, признается одним из наиболее сложных и универсальных направлений деятельности полиции. Закрепленные в законодательстве России приоритеты жизни и здоровья граждан участвующих в дорожном движении, над результатами экономической деятельности и ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения, над ответственностью граждан обязывают формировать ДПС не только как карающее, т.к. в России при решении проблемы обеспечения БДД федеральные и региональные органы власти ориентируются преимущественно на использование административно-правовых способов воздействия, но и технологическое звено системы обеспечения безопасности дорожного движения. Наряду с традиционными контрольно-надзорными и правоохранительными функциями ДПС играет роль органа поддержки оптимальных параметров дорожного движения, исходя из принципа гармонизации интересов всех категорий населения в процессе перемещения источников повышенной опасности. Стереотипы сложившиеся на основе представлений о кризисе деятельности ДПС в данном направлении, на рубеже преобразований осуществляемых в правоохранительной сфере интенсивно развеиваются путем устранения имеющихся пробелов в правовом регулировании деятельности полиции, специальными программами, предусматривающими профессиональную подготовку сотрудников ДПС, включая отработку практических навыков оказания технической, медицинской, правовой, информационной и других видов помощи участникам дорожного движения, а также развитие ориентации на всемерное улучшение условий движения путем своевременного и инициативного выполнения необходимых распорядительно-регулирующих действий. Принимаются меры направленные на расширение пропагандистской работы среди населения по разъяснению целей, задач и способов деятельности подразделений ДПС ГИБДД в формах обеспечивающих полную открытость и доступность для всех категорий участников дорожного движения.

Так, одной из основных целей Закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» является закрепление партнерской, а не доминантной модели взаимоотношений полиции и общества, где должна сосредоточить свои основные усилия, прежде всего на защите прав и свобод человека и гражданина в соответствии с международными стандартами. С учетом современных условий принципами деятельности полиции являются такие как: законность; беспристрастность; открытость и публичность; общественное доверие и поддержка граждан, взаимодействие и сотрудничество и др.

Кроме этого, в целях совершенствования деятельности органов внутренних дел в сфере контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требова-

ний в области обеспечения безопасности дорожного движения приказом МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185 был утвержден и введен в действие с 1 сентября 2009 года Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>230</sup>, который определяет порядок действий сотрудников органов внутренних дел, связанных с реализацией указанной государственной функции. Пунктами 19-30 настоящего Административного регламента нормативно закреплён порядок взаимоотношений сотрудников ДПС с участниками дорожного движения, где сказано, что:

1) Взаимоотношения сотрудников с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением к гражданам.

В разговоре с участниками дорожного движения сотрудник обязан быть вежливым, объективным и тактичным, обращаться к ним на «Вы», свои требования и замечания излагать в убедительной и понятной форме, исключая возможность ошибочного или двоякого понимания, проявлять спокойствие и выдержку.

2) При обращении к участнику дорожного движения сотрудник должен представиться, назвав свою должность, специальное звание и фамилию, после чего кратко сообщить причину и цель обращения.

В случае обращения граждан сотрудник, выполнив те же требования, обязан внимательно выслушать, в пределах своей компетенции принять меры по их заявлениям либо разъяснить, куда следует обратиться для разрешения поставленного вопроса.

Во всех случаях ограничения прав и свобод гражданина сотрудник обязан разъяснить ему основание и повод такого ограничения, а также возникающие в связи с этим его права и обязанности<sup>231</sup>.

При обращении участников дорожного движения за справочной информацией сотрудником даются разъяснения только по вопросам, связанным со спецификой проезда, уточнением маршрута следования, в том числе к местам расположения медицинских учреждений, органов внутренних дел и подразделений Госавтоинспекции, а также о телефонах для получения информации о перемещении задержанных транспортных средств и местах расположения специализированных стоянок для хранения задержанных транспортных средств.

При остановке транспортного средства или пешехода сотрудник, по требованию участника дорожного движения, обязан предъявить в развернутом виде служебное удостоверение, не выпуская его из рук.

При наступлении условий, предусмотренных статьями 18-23 Закона Российской Федерации «О полиции» (приложение № 1 к Административному регламенту), действия, касающиеся представления гражданину и предъявления ему служебного удостоверения, могут не осуществляться.

3) Обращение к водителю транспортного средства должно осуществляться, как правило, со стороны места нахождения водителя. При наличии объективных обстоятельств (угроза личной безопасности при нахождении на проезжей части, загрязненность дорожного покрытия и других) сотрудник вправе обратиться к водителю с противоположной стороны транспортного средства или осуществить действия в соответствии с пунктом 69 настоящего Административного регламента<sup>232</sup>.

---

<sup>230</sup> Далее – «Административный регламент».

<sup>231</sup> Пункт 2 части 4 статьи 5 Закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

<sup>232</sup> При обнаружении достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения, сотрудник разъясняет лицу, какое правонарушение им допущено и в чем оно заключается.

4) Сигналы сотрудника участникам дорожного движения должны подаваться четко и быть понятны для участников дорожного движения.

5) Разъяснения участнику дорожного движения сути совершенного им нарушения должны даваться без нравоучений, убедительно и ясно со ссылкой на соответствующие требования Правил дорожного движения и других нормативных правовых актов, действующих в области дорожного движения.

При возникновении конфликтных ситуаций, претензий или по требованию участников дорожного движения сотрудник разъясняет порядок обжалования своих действий.

Если участник дорожного движения на сообщение о совершенном нарушении реагирует возбужденно, нужно дать ему время успокоиться и предоставить возможность дать объяснение по поводу его неправомерных действий, дополнительно разъяснить суть правонарушения, после чего осуществляется производство по делу об административном правонарушении. При необходимости о конфликтной ситуации докладывается дежурному для решения вопроса о выезде на место для разбирательства ответственных должностных лиц. В случае неповиновения законному распоряжению или требованию сотрудника либо воспрепятствования исполнению им служебных обязанностей в отношении лица возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 19.3 КоАП РФ.

По требованию участника дорожного движения сотрудник должен сообщить местонахождение и телефон дежурного или ответственного должностного лица.

6) Сотрудник при общении с участниками дорожного движения, за исключением случаев, запрещенных законодательством, имеет право использовать видео- и звукозаписывающую аппаратуру.

7) Сотрудник не должен препятствовать использованию видео- и звукозаписывающей аппаратуры участником дорожного движения, если таковое не запрещено законодательством. О существовании запрета сотрудник должен сообщить участнику дорожного движения, производящему запись.

8) С документами граждан при проверке необходимо обращаться аккуратно, не делать в них каких-либо отметок в не предусмотренных для этого местах. Если в документ при передаче его сотруднику вложены деньги и другие ценные бумаги, необходимо вернуть документ гражданину и предложить владельцу передать документ без денег и ценных бумаг.

Документы, передаваемые участниками дорожного движения для проверки и приобщаемые к составленным материалам, принимаются сотрудниками без обложек.

Сотрудникам запрещается принимать от участников дорожного движения материальные ценности, а также какие-либо вещи, предметы или документы за исключением необходимых для осуществления административных действий.

9) В случае совершения участником дорожного движения противоправных действий, не относящихся к административным правонарушениям в области дорожного движения, сотрудник обязан пресечь на месте такие действия<sup>233</sup>.

При этом неприкосновенность иностранных граждан, пользующихся иммунитетом от административной юрисдикции Российской Федерации<sup>234</sup>, а также должностных

---

При этом выясняет, имеют ли место обстоятельства, исключающие производство по делу об административном правонарушении. Дальнейшие действия осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации в порядке, предусмотренном настоящим Регламентом в зависимости от обстоятельств совершения административного правонарушения.

<sup>233</sup> Статья 10 Закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

<sup>234</sup> Часть 3 статьи 2.6 КоАП РФ, далее также «иммунитет», пункты 227-236 «Административного регламента».

лиц, выполняющих определенные государственные функции<sup>235</sup>, не исключает законной самообороны от их противоправных действий, возможности применения физической силы, специальных средств, применения и использования огнестрельного оружия в соответствии со статьями 18-23 Закона Российской Федерации «О полиции».

10) Действия сотрудников по исполнению административных процедур в отношении иностранных граждан, пользующихся иммунитетом, а также должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции, осуществляются в порядке, изложенном в пунктах 227-236 настоящего Административного регламента.

11) Предъявление сотруднику в ходе исполнения им государственной функции участниками дорожного движения, не относящимися к иностранным гражданам, пользующимся иммунитетом, должностным лицам, выполняющим определенные государственные функции, а также к указанным в пункте 93 настоящего Административного регламента, служебных удостоверений, иных документов не является основанием для ограничения предоставленных сотруднику полномочий.

12) В случае необходимости оказания помощи и (или) при соответствующих обращениях сотрудник содействует участникам дорожного движения:

- в оказании или организации оказания первой помощи пострадавшим и доставления их в лечебные учреждения, при обнаружении лиц, находящихся в бессознательном состоянии, а также с явно выраженными тяжелыми травмами на место вызывается скорая медицинская помощь;

- в защите от преступных и иных противоправных посягательств на их жизнь, здоровье, а также их собственность;

- в организации транспортировки поврежденных или неисправных транспортных средств, охране имущества, оставшегося без присмотра в результате дорожно-транспортных происшествий;

- в переходе инвалидами, престарелыми и детьми улиц и дорог.

Оставляя за рамками изложение общепринятых и установленных норм вежливости и профессионального этикета работников полиции, рассмотрим некоторые особенности взаимоотношений сотрудников ДПС с участниками дорожного движения в ходе превентивного контроля их состояния и имеющих у них документов. В связи с беспрецедентно широким кругом общения сотрудников ДПС, основу которого составляют законопослушные граждане, осознание своей важнейшей социальной роли по защите жизни и здоровья населения и оказанию ему помощи в обеспечении транспортных потребностей приобретает первостепенное значение. Необходимо уметь внимательно выслушивать людей, отвечать на любые вопросы, предъявлять свои требования в доброжелательной форме, давать им необходимую информацию, причем делать это инициативно и так, чтобы произвести благоприятное впечатление на лиц, не вызывающих каких-либо симпатий.

Чрезвычайно важно учитывать особенности отдельных категорий участников движения. Например, психофизиологические свойства малолетних детей, которые не способны осознать невозможность мгновенной остановки транспорта и имеют ограниченный сектор обзора. Это препятствует детям правильно определять место его расположения. Большинство детей в возрасте до 8 лет при переключении внимания на точечный источник шума имеют сектор обзора до 70° по горизонтали и до 90° по вертикали вместо 120° и 150° соответственно у взрослых, аналогичные проявления могут быть свойственны престарелым и больным людям. Следует внимательно относиться к начинающим и иногородним водителям, чрезмерная строгость к которым способствует формированию у них чувства неуверенности и вырабатывает привычку видеть в со-

---

<sup>235</sup> Часть 2 статьи 1.4 КоАП РФ.

труднике ГИБДД противника, т.к. нередко их действия обусловлены недостатками или плохой видимостью знаков маршрутного ориентирования. Добрый совет, посильная помощь, внимательное и объективнее отношение к участникам дорожного движения в немалой степени способствуют добровольному и сознательному соблюдению ПДД.

Практика показывает, что профилактический эффект контактов с гражданами проявляется только при наличии у сотрудников ДПС:

- 1) четкой правоохранительной и морально-нравственной мотивации своих действий;
- 2) умения общаться с различными категориями населения;
- 3) безупречного внешнего вида и речи.

Неопрятность, пренебрежение обязательными атрибутами униформы, грязная обувь, небритость, тучность тела, малый рост или чрезмерная худощавость инспектора, а также техническая неисправность его служебного транспорта, оперативной техники и отсутствие средств связи оказывают сильнейшее негативное воздействие на участников дорожного движения. Не меньшее значение для поддержания авторитета работника ДПС имеет манера его поведения в процессе общения с гражданами. Именно она задает те эмоциональные рамки, в которых будет протекать беседа или обсуждение того или иного дорожно-транспортного инцидента. При этом инспектор должен сохранять уверенность в себе, четко следовать служебным предписаниям без проявлений авторитарности, грубости раздражения и сугубо формальных подходов к разрешению возникающих конфликтов. Особую роль в деятельности сотрудников ДПС приобретает их поведение при управлении служебным транспортом. Как показывает практика, высокая культура вождения патрульных транспортных средств благотворно сказывается на соблюдении ПДД водителями и пешеходами. Наконец, в случае необходимости применения мер административного пресечения и административных санкций в отношении правонарушителей от сотрудника ДПС требуется умение непредвзято и аргументированно доказать их вину на основе всестороннего анализа сложившейся ситуации, четко определить последовательность дальнейших действий, а также найти наиболее эффективные средства их реализации. В обычных для нарядов ДПС условиях дефицита времени и недостатка информации важно, учитывая возраст, темперамент, уровень водительской подготовки, пол и другие особенности участников дорожного движения.

Наблюдение за работой нарядов ДПС показывает, что условиями сопутствующими обострению конфликтов и вспышкам агрессивности правонарушителей, чаще всего выступают следующие действия инспекторов:

- 1) обращение к участникам дорожного движения на «ты»;
- 2) несвоевременная подача сигнала остановки ТС;
- 3) снисходительный и ироничный тон разговора;
- 4) критика действий водителей в присутствии детей и других членов семьи;
- 5) замечания по поводу одежды, прически, других элементов внешнего вида и, особенно, национальности;
- 6) неуместный смех;
- 7) нецензурные выражения;
- 8) требование остановиться или выполнить какой-либо маневр в зоне действия дорожного знака или разметки, запрещающей это;
- 9) жевание резинки, курение в процессе разговора, ношение очков с темными стеклами;
- 10) отсутствие у инспектора установленных атрибутов униформы и специального снаряжения;
- 11) требование «дыхнуть»;
- 12) самостоятельное открывание двери остановленного ТС;

- 13) требование назвать номер и содержание конкретного пункта ПДД;
- 14) продолжительная остановка общественного транспорта вне оборудованных остановочных пунктов;
- 15) попытка использовать остановленное ТС в служебных целях без сообщения причин и оснований для этого;
- 16) изменение принятых решений под воздействием просьб и угроз.

Вместе с тем, при общении с участниками дорожного движения сотрудникам ДПС не редко приходится сталкиваться с резко негативной оценкой своих действий, в том числе грубостью, угрозами, попытками унижить их достоинство, в основе которых нередко лежит стремление добиться проявлений ответной грубости, использовать это как повод для обвинения инспекторов в предвзятости и добиться отмены принятых ими решений. В силу многообразия возможных вариантов поведения участников дорожного движения трудно предложить какие-либо рекомендации, пригодные для разрешения всех конфликтов, возникающих при общении. В значительной степени их исход определяется уровнем профессиональной подготовки, способностями и тактичностью инспекторского состава. Вместе с тем нельзя не считаться с тем, что многие из указанных конфликтов возникают по одним и тем же поводам и стереотипны по характеру.

Рассмотрим некоторые общие принципы и приемы общения, позволяющие избежать напряженности в процессе диалога с правонарушителями:

1. Реагируя на какие-либо негативные проявления, сотруднику ДПС необходимо максимально сконцентрироваться на своем собственном поведении, не принимать поспешных решений и постараться понять сущность и взаимосвязь происходящих событий, не поддаваясь настроению окружающих. Принимаемые им меры должны быть адекватны серьезности и обстоятельствам обнаруженных им неправомерных действий, а также личности правонарушителей.

2. Как правило, попытки оказать давление на бурно реагирующего человека приводят к еще большему обострению конфликта. Почувствовав обиду или унижение, он может потерять способность объективной оценки ситуации, начинает проявлять агрессивность, направляет все усилия на поиски ошибок в действиях сотрудника. Поэтому, столкнувшись с подобным поведением, необходимо действовать энергично, решительно, но спокойно, не допуская угроз и предоставив возможность правонарушителю выговориться, своевременно пресекая высказывания и действия, унижающие достоинство инспектора, проявляя при этом сдержанность. Полезно предупредить правонарушителя об административной и уголовной ответственности за злостное неповиновение законному распоряжению или требованию работника полиции, оскорбление его или оказание ему сопротивления, угрозу насилием, убийством или посягательством на его жизнь, сославшись на конкретные статьи КоАП РФ и УК РФ.

3. Когда правонарушитель выражает несогласие с решением инспектора и считает его неоправданным или незаконным, можно обратиться к помощи другого сотрудника ДПС, старшего по должности, званию, возрасту, а также предложить участнику дорожного движения проехать в дежурную часть подразделения ДПС или отделения ГИБДД ближайшего ОВД для получения разъяснений по поводу действий инспектора или подачи жалобы. Во-первых, это позволяет прервать спор на некоторое время и дать возможность правонарушителю несколько успокоиться. Во-вторых, оценка сложившейся ситуации компетентным лицом, не участвовавшим в данном конфликте изначально, вызывает у него больше доверия, поскольку не носит резкой эмоциональной окраски.

4. Когда водитель остановленного ТС обвиняет инспектора в том, что тот утерял предъявленные ему документы, необходимо уточнить, какие именно документы утеряны, в какой последовательности они передавались, а также совместно с водителем ос-

мотреть места, где проводилась беседа, салон или кабину ТС, попросить проверить карманы одежды, а также осмотреть собственные карманы и планшет. Если поиски оказались безрезультатными, следует разъяснить водителю порядок обжалования проверки документов и представить руководству подразделения подробный рапорт о происшедшем.

5. Изучение контактов сотрудников ДПС с участниками дорожного движения из числа иностранных граждан приводит к выводу, что значительная доля возникающих между ними недоразумений вызывается неспособностью объяснить свои действия и обстоятельства, предопределившие их. Оценивая степень готовности сторон к необходимому в таких случаях диалогу, следует отметить, что в настоящее время сложилась ситуация, когда свыше 90 % прибывающих в нашу страну водителей ТС владеют одним из европейских языков, в том числе примерно 65 % способны изъясняться на английском, около 12% - на немецком, свыше 15% - на русском языках. В то же время количество инспекторов и других должностных лиц подразделений ДПС, обладающих хотя бы минимальной языковой подготовкой, не превышает 2-6 %.

6. Одним из эффективнейших средств предупреждения конфликтов является организация работы нарядов ДПС в составе двух или трех инспекторов. Если же инспектор работает один, он может обратиться к кому-либо из участников дорожного движения с просьбой о присутствии во время реализации мер пресечения в отношении правонарушителя и при составлении протокола. Сдерживающее воздействие на правонарушителей оказывает демонстративное включение перед началом беседы портативного диктофона или видеомagneтофона.

7. Изменить установку на конфликт помогает предложение участнику дорожного движения самому проанализировать свои действия и сопоставить их с принятыми предписаниями. Дело в том, что многие водители и, в особенности, пешеходы часто действуют, сообразуясь со сложившимися в их сознании ложными стереотипами поведения, поскольку давно не изучали ПДД либо вообще не знакомились с ними. При этом максимальное положительное воздействие на правонарушителей оказывают такие приемы способствующие разрешению конфликта, как: контроль за эмоциями; конкретность, решительность и обоснованность своих действий не личными соображениями, а требованиями правовых норм; использование фактов логики; предъявление доказательств.

#### **Тактика соблюдения мер личной безопасности сотрудниками участвующие в надзоре за дорожным движением**

Демонстративное наблюдение за дорожным движением и выполнение всевозможных распорядительно-регулирующих действий сотрудниками ДПС неизбежно влечет выполнение водителями транспортных средств дополнительных маневров, торможений, перестроений, остановок на полосе движения, а также действий и реакций, обусловленных желанием уйти от контактов с полицией. В определенных условиях они могут стать потенциально опасными. Поэтому любые действия инспектора на проезжей части должны быть своевременными, тактически грамотными и понятными не только участникам дорожного движения, но и коллегам. Инспектор, действующий независимо и неосторожно, представляет серьезнейшую угрозу жизни и здоровью окружающих! Внедряясь в транспортный поток, он обязан предупредить о своих намерениях напарника, старшего наряда, начальника или дежурного и действовать по предварительно отработанной с коллегами схеме. Именно пренебрежение этим простым по сути, но непростым в плане практической реализации правилом было причиной гибели большинства сотрудников ГИБДД.

В целях обеспечения личной безопасности сотрудник должен:

- выбирать место несения службы так, чтобы быть отчетливо видимым участникам дорожного движения и иметь возможность для своевременного пресечения правонарушения;
- в темное время суток и в условиях ограниченной видимости нести службу на освещенных участках дорог, иметь светящийся жезл и световозвращающее снаряжение;
- избегать нахождения на скользких участках дорожного покрытия;
- выбирать для остановки транспортного средства в темное время суток наиболее освещенный участок дороги, при невозможности – использовать свет фар патрульного автомобиля;
- находиться рядом с остановленным транспортным средством следует так, чтобы исключить водителю возможность нанесения сотруднику удара при резком открытии двери или внезапном начале движения, наезда на сотрудника мимо следующим транспортным средством (не рекомендуется стоять перед или позади остановленного транспортного средства);
- избегать проведения на проезжей части дороги рассматривания правонарушения, если это создает помехи для движения транспорта или угрозу личной безопасности;
- включать специальные световые сигналы на движущемся патрульном транспорте при остановке транспортных средств участников дорожного движения. При проверке транспортного средства патрульный автомобиль следует парковать позади остановленного;
- в процессе проверки документов выбирать безопасную дистанцию между собой и водителем, не поворачиваться к нему спиной и той стороной тела, на которой находится оружие, и вести наблюдение за лицами, находящимися в транспортном средстве или рядом с ним. Другие сотрудники, находящиеся в составе наряда, должны занимать положение, позволяющее обеспечивать взаимную страховку;
- в случае обнаружения разыскиваемых транспортных средств или лиц, подозреваемых в совершении преступного деяния, сотрудники, находящиеся в наряде, принимают в зависимости от конкретной обстановки необходимые меры предосторожности при проведении досмотра транспортного средства или личного досмотра задержанных с целью выявления и изъятия оружия;
- не следует сообщать о действительной причине остановки транспортного средства в случаях, когда водитель или пассажиры подозреваются в совершении преступного деяния либо причастности к ДТП. При этом сотрудник должен найти предлог для разговора с водителем, не раскрывая истинного характера своих намерений;
- досмотр транспортного средства следует проводить после того, как водитель и пассажиры покинули салон автомобиля и за их поведением установлен контроль другими сотрудниками наряда;
- при вынужденном отклонении от предписанного маршрута патрулирования или длительном оставлении поста сотрудник ДПС в обязательном порядке докладывает об этом в дежурную часть строевого подразделения, а при отсутствии такой возможности – на ближайший пост;
- при оформлении ДТП необходимо проконтролировать установку предусмотренных Правилами дорожного движения аварийных сигнальных средств, при необхо-

димости – выставить дополнительные, а также включить специальные световые сигналы, обеспечить взаимную страховку.

Передвижение при несении службы необходимо осуществлять по обочине и разделительной полосе, время пребывания на проезжей части сократить до минимума и выходить на нее только для перехода по кратчайшему пути.

Остановку транспортных средств, следует проводить в местах, где ширина проезжей части позволяет беспрепятственно объехать остановленное транспортное средство, условия видимости дают возможность другим водителям заблаговременно увидеть данное транспортное средство и принять меры к его безопасному объезду.

В случае если водитель останавливаемого транспортного средства остановился с нарушением правил дорожного движения или затруднил движение других транспортных средств необходимо предложить переставить транспортное средство ближе к обочине или тротуару, но, не удаляясь на большое расстояние от места остановки, чтобы сотрудники наряда в случае необходимости могли оказать помощь.

В светлое время суток при надзоре за дорожным движением необходимо находиться в таких местах, откуда патрульный автомобиль и сотрудник, находящийся вне его, хорошо видны с достаточного расстояния. В целях обеспечения безопасности сотрудника желательно нахождение его на островке безопасности, разделительной полосе или тротуаре.

В темное время суток и условиях недостаточной видимости необходимо находиться только на хорошо освещенных участках дорог, в разрывах разделительной полосы или в свете фар патрульного автомобиля.

В условиях скользкого дорожного покрытия и заснеженных проезжей части дороги и обочины во избежание травмирования транспортными средствами, потерявшими управление, необходимо находиться на возвышенных относительно проезжей части элементах дороги или вблизи патрульного автомобиля на участке с высоким коэффициентом сцепления, позволяющем быстро отойти в сторону или за автомобиль. В данном случае нежелательно нахождение на разделительной полосе, выделенной только линиями разметки, и между патрульным автомобилем и останавливаемым перед ним транспортным средством. В любом случае необходимо исключать нахождение на скользком покрытии, позволяющем при падении оказаться на проезжей части.

При регулировании дорожного движения на месте дорожно-транспортного происшествия и при необходимости ограничить движение необходимо находиться в местах, хорошо видимых с данного направления движения (обоих направлений), в удалении от транспортных средств, которые могут заслонить обзор сотруднику и ограничить видимость его участникам дорожного движения. При имеющейся возможности размещаться на линиях разметки, разделяющих транспортные потоки встречных направлений. Все перемещения осуществлять только убедившись в собственной безопасности.

На стационарных постах остановленные транспортные средства не должны заслонять сотрудника от страхующего, при возникновении такой ситуации необходимо изменить положение транспортного средства или положение страхующего сотрудника.

Прежде чем перейти к рассмотрению вопроса о соблюдении мер личной безопасности и обеспечении безопасности участников движения во время преследования правонарушителя необходимо напомнить, что наиболее распространенными среди водителей ТС причинами попыток скрыться являются:

- а) нарушение ПДД (чаще всего отсутствие водительского удостоверения или регистрационного документа на ТС, управление транспортом в состоянии опьянения);
- б) неправомерная перевозка грузов и пассажиров;
- в) бегство с места ДТП;
- г) перевозка краденого;

д) причастность к совершению иного преступления или правонарушения.

Преследование ТС представляет собой сложнейшее действие сотрудников полиции. Для его выполнения требуются незаурядные профессиональные качества экипажа и высокая техническая готовность патрульного автомобиля. В любых условиях скоростное преследование, чаще всего сопровождается боковыми и фронтальными столкновениями, опрокидываниями, наездами на пешеходов и другими дорожно-транспортными происшествиями с высочайшими показателями степени тяжести последствий. Особенно опасны «подсечки» движущихся ТС, принуждение остановиться блокированием у края проезжей части и другие приемы, приводящие к гибели и тяжким телесным повреждениям как преследуемых, так и преследующих.

#### **Действия нарядов ДПС при осуществлении преследования:**

1) Преследование транспортного средства нарядом ДПС на патрульном автомобиле (мотоцикле) может осуществляться в случаях:

невыполнения водителем транспортного средства требования сотрудника об остановке транспортного средства;

визуально установленных признаков преступления, административного правонарушения при отсутствии возможности своевременной подачи сигнала об остановке транспортного средства;

получения информации о совершении водителем транспортного средства преступления, административного правонарушения от другого наряда сотрудников органов внутренних дел, участника дорожного движения;

получения указания от дежурного, руководства подразделения.

2) При осуществлении преследования нарядом ДПС обеспечивается:

доклад в дежурную часть о начале преследования<sup>236</sup> и постоянное, по мере необходимости, информирование о месте своего нахождения и направлении движения;

использование на патрульном автомобиле специальных световых и звуковых сигналов, применение звукоусиливающей установки, сигналов регулятора для подачи сигналов об остановке транспортного средства;

обмен по средствам радиосвязи информацией с другими нарядами с целью координации действий;

информирование, при необходимости и наличии возможности использования звукоусиливающей установки, других участников дорожного движения о повышенной внимательности и соблюдении мер предосторожности;

при необходимости – принудительная остановка транспортного средства в соответствии с пунктами 129-134 настоящего Наставления.

3) В ходе преследования может осуществляться имитация его прекращения, если водитель преследуемого транспортного средства не реагирует на сигналы об остановке, совершает грубые нарушения правил дорожного движения, от которых могут пострадать люди, а в результате принятия мер к принудительной остановке с использованием огнестрельного оружия, применением специальных средств могут наступить более тяжкие последствия.

**4) Использование нарядом ДПС, осуществляющим преследование, приоритета при проезде перекрестков, пешеходных переходов, железнодорожных переез**

---

<sup>236</sup> В случае отсутствия признаков преднамеренного стремления водителя транспортного средства скрыться от преследования и его остановки по первому требованию сотрудника, доклад дежурному о начале преследования может не осуществляться.

**дов, в зонах с ограниченной видимостью и в других опасных условиях, возможно только при условии, что другие участники движения правильно оценили обстановку, приняли соответствующие меры предосторожности и уступают им дорогу.**

5) Осуществление преследования за пределами зоны ответственности маршрута патрулирования, строевого подразделения допускается по указанию (разрешению) дежурного, руководства подразделения.

В городах и на автомобильных дорогах, регулярно патрулируемых нарядами ДПС, могут применяться альтернативные преследованию и более безопасные варианты задержания транспортных средств - развертывание заслонов, установка заграждений, применение специальных средств принудительной остановки или блокирование района нахождения скрывающегося ТС силами всех служб полиции, вплоть до создания искусственного транспортного затора на наиболее вероятном маршруте его движения (если преследуемые лица не вооружены огнестрельным оружием).

Правильная тактика, самообладание и быстрые действия экипажа патрульного автомобиля ДПС могут привести преследуемых в замешательство, парализовать их волю, побудить отказаться от попыток скрыться.

Типичными недостатками при выполнении преследования являются: неумение вести скоростное маневрирование (в том числе незнание приемов быстрого вращения рулевого колеса), неправильный выбор траектории движения, неумение выполнять экстренное торможение, разгон, ввод автомобиля в занос и вывод его из заноса. В связи с этим каждый инспектор должен:

1. осознавать, что в ходе преследования он неизбежно создает своими действиями множество опасных ситуаций, которые вводят в стрессовое состояние не только преследуемого, но десятки водителей и пешеходов;
2. уметь подавлять в себе азарт преследования;
3. своевременно прерывать преследование при возникновении малейших сомнений в своих силах и надежности патрульного ТС.

Преследование практически всегда оказывает неблагоприятное воздействие на психику преследуемого. Он начинает совершать рискованные маневры, разгоняется до недопустимо высоких скоростей, создает цепь аварийных ситуаций и т. п. Если нет данных о причастности скрывающегося транспортного средства к какому-либо преступлению, и опасность грубых нарушений ПДД с его стороны миновала, целесообразно прекратить преследование, ограничившись передачей установленных данных о нем (тип, марка, цвет, номерной знак, характерные приметы, время и место невыполнения требования об остановке) дежурному или ближайшим нарядам.

#### **Действия нарядов ДПС при осуществлении принудительной остановки транспортного средства:**

129. Принудительная остановка транспортного средства может осуществляться в случаях, когда водитель такого транспортного средства неоднократно не выполнил законное требование сотрудника полиции остановиться.

130. Принудительная остановка транспортного средства с применением специальных средств, использованием огнестрельного оружия осуществляется при наступлении условий и в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации<sup>237</sup>.

---

<sup>237</sup> Статьи 18-23 Закона Российской Федерации «О полиции».

131. Использование для принудительной остановки транспортного средства специальных средств осуществляется в соответствии с инструкциями по порядку их применения. При этом, исходя из имеющихся возможностей, осуществляются следующие действия:

131.1. Определяется участок для остановки, учитывая возможные пути его объезда, размещения, по возможности, за пределами городских и сельских поселений, на участках дорог с малой интенсивностью движения, при наличии условий для укрытия от обстрела наряда ДПС, а также исключения прорыва (объезда) заграждения и нахождения в зоне его размещения посторонних лиц.

131.2. Производится остановка всех движущихся транспортных средств как можно дальше от предполагаемого места применения специальных средств, при этом при необходимости могут использоваться временные дорожные знаки «Въезд запрещен», шлагбаумы, светофоры и прочее.

131.3. Дополнительно, подавая сигналы об остановке, перегораживается проезжая часть специальным средством, а все возможные пути объезда этого специального средства – имеющимися транспортными средствами.

131.4. На патрульном автомобиле, расположенном на обочине дороги (у тротуара) включаются специальные световые и звуковые сигналы.

131.5. Об устройстве заграждения приближающимся транспортным средствам подаются сигналы остановки жезлом, жестами, громкоговорящими установками на расстоянии, достаточном для выполнения торможения у места размещения специального устройства, а при наличии возможности также путем выставления переносных информационных табличек, ограждений и переносных светофоров.

131.6. С целью исключения возможности для подлежащего принудительной остановке транспортного средства скрыться, развернувшись в зоне размещения заграждения, на расстоянии 150-300 м в направлении его появления подготавливается второе заграждение, действия сотрудников которого координируются с использованием радиосвязи или условных сигналов.

132. Принудительная остановка транспортного средства может быть осуществлена также путем временного ограничения или запрещения движения на отдельных участках дорог с использованием сигналов регулировщика, технических средств регулирования и организации дорожного движения, а также посредством размещения на проезжей части патрульного автомобиля (патрульных автомобилей) с включенными специальными световыми сигналами, грузовых автомобилей.

Использование грузовых автомобилей в целях принудительной остановки транспортного средства может осуществляться только в случае создания его водителем реальной опасности жизни и здоровью людей, неоднократного неподчинения законным требованиям сотрудника остановиться и при условиях, обеспечивающих безопасность лиц, передвигающихся в этих автомобилях. При этом выполняются действия, предусмотренные пунктом 131 настоящего Наставления.

В указанном случае не допускается принудительная остановка с использованием и в отношении транспортных средств, перевозящих опасные грузы, автобусов (при наличии пассажиров), грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки людей (при наличии пассажиров), а также транспортных средств специального назначения, транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительствам иностранных государств, международным организациям, в отношении мотоциклов и мопедов.

Не допускается принудительная остановка транспортного средства с использованием легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам.

133. О применении специальных средств для принудительной остановки транспорта, использовании в этих целях огнестрельного оружия сотрудники ДПС в течение 24 часов с момента их применения представляют рапорт командиру строевого подразделения (начальнику подразделения Госавтоинспекции территориального органа внутренних дел).

134. Для каждого стационарного поста ДПС разрабатывается и утверждается командиром строевого подразделения (начальником территориального органа внутренних дел) порядок действий по принудительной остановке транспортного средства.

При выявлении в транспортном средстве подозрительных лиц сотрудник в зависимости от состава и вооружения наряда, количества и поведения указанных лиц, иных обстоятельств:

осуществляет дальнейшие действия, не проявляя возникших подозрений;

под предлогом предлагает водителю (отдельно или вместе с пассажирами) выйти из салона;

требует от лиц, находящихся в транспортном средстве, не покидать салона;

требует от водителя заглушить двигатель, включить стояночный тормоз, а при его неисправности включить пониженную передачу;

при беседе с водителем, вышедшем из автомобиля, сотрудник должен расположиться в таком месте, чтобы страхующий его сотрудник имел свободный сектор обстрела, исключая случайное поражение не причастных к возможному инциденту лиц;

под предлогом проверки документов удаляется от проверяемого транспортного средства для принятия мер по его блокированию;

открытым текстом или условным обращением по средствам радиосвязи к другим сотрудникам в составе наряда, дежурному, соседним нарядам запрашивает помощь;

осуществляет другие необходимые в конкретной ситуации действия.

151. Принимая решение о задержании, сотрудник должен четко уяснить правомерность своих действий, оценить свои возможности, наметить план задержания, определить наиболее удобный момент и тактический прием задержания. При этом необходимо учитывать:

151.1. Личность задерживаемого и возможные опасные последствия в случае, если он не будет задержан.

151.2. Вероятные осложнения при задержании, которые могут возникнуть, если со стороны задерживаемого, его сообщников и сочувствующих будет оказано сопротивление.

151.3. Возможность вооруженного сопротивления или нападения.

151.4. Основания и условия применения огнестрельного оружия, специальных средств и физической силы.

152. Перед задержанием преступников и лиц, подозреваемых в совершении преступного деяния, особое внимание должно быть обращено на выяснение наличия у них огнестрельного или холодного оружия и обеспечения мер личной безопасности.

В обязательном порядке наряд приводит в готовность оружие на случай необходимости его немедленного применения: кобура передвигается в удобное для извлечения оружия положение, пистолет снимается с предохранителя, патрон досылается в патронник.

153. Если необходимо произвести задержание группы подозреваемых в совершении преступного деяния, сотрудник должен связаться с дежурным, соседними нарядами и запросить усиление, а также по возможности обеспечить поддержку со стороны граждан, не подвергая их опасности.

В случае явного перевеса сил правонарушителей сотрудник (сотрудники) вправе отказаться от их задержания. При этом следует под отвлекающими предложениями (проверка паспортного режима, карантин и тому подобное) изыскать время до прибытия дополнительных сил, запомнить их характерные приметы и информировать дежурного и соседние наряды для принятия необходимых мер по задержанию.

154. Место задержания преступника определяется складывающейся обстановкой и другими факторами, исключающими причинение вреда гражданам и сотрудникам, возможность правонарушителя скрыться.

155. При задержании лиц, находящихся в транспортном средстве, исходя из численности наряда, наличия подкрепления, задерживаемым подается команда о нахождении всех на местах и поочередном выходе из салона с поднятыми руками.

При задержании лиц, находящихся вне транспортного средства, для обеспечения внезапности, наряд незаметно приближается к задерживаемому, выбрав момент, когда он менее всего готов к оказанию сопротивления, подает команду: «Стой. Руки вверх. Полиция» – и объявляет о задержании. При использовании в случаях, указанных в пункте 153 настоящего Наставления, отвлекающих предложений, данная команда не подается.

156. В зависимости от обстоятельств наружный досмотр одежды и вещей, находящихся у задержанных, производится немедленно или в более удобный момент, когда можно получить помощь от других сотрудников полиции или граждан.

Обнаруженное оружие и другие предметы, которые могут быть использованы для оказания сопротивления, нападения на наряд или побега, немедленно изымаются.

157. При проверке документов и опросе подозреваемого сотрудник должен стоять вполборота в одном шаге от проверяемого и быть готовым к отражению нападения.

158. Доставка задержанных в территориальный орган внутренних дел производится на специальном транспортном средстве. При отсутствии такого транспортного средства доставка может осуществляться на патрульных автомобилях или автомобилях, принадлежащих организациям и гражданам. Применение специальных средств при доставлении задержанных производится в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Не допускается использование для доставления задержанных общественного транспорта, автомобилей оперативных служб – пожарных, инкассаторских, скорой и неотложной помощи (кроме случаев, когда необходимо оказание медицинской помощи), а также транспорта, принадлежащего дипломатическим, консульским и иным представительством иностранных государств, международным организациям.

159. При доставлении задержанного сотрудник должен предусмотреть меры предосторожности на случай попытки со стороны его сообщников создать условия для побега или насильственного освобождения, следить, чтобы задержанный не выбросил или не передал кому-либо вещественные доказательства и не принял от соучастников оружие или другие средства нападения.

160. В случае необходимости перемещения задержанного пешим порядком, оно осуществляется, как правило, двумя и более сотрудниками полиции, один из которых должен идти рядом с задержанным, ведя его, а другой – сзади, наблюдая за поведением доставляемого и окружающих.

Если перемещение производится одним сотрудником, он должен следовать только сзади или рядом с задержанным с правой стороны. При перемещении следует избегать многолюдных мест, проходных дворов, парков и лесных массивов.

161. Сотрудник, доставивший задержанного в территориальный орган внутренних дел, докладывает об этом рапортом на имя его руководителя. В рапорте указываются: фамилия, имя, отчество, домашний адрес доставленного, время, место, обстоятельства и причины задержания, фамилии и адреса свидетелей, а также лиц, оказавших содействие при задержании и доставлении.

### **Меры обеспечения безопасности при ликвидации последствий аварий или инцидентов с опасными грузами**

Исходя из анализа правовых, технологических, функциональных и организационно-тактических взаимосвязей, сложившихся внутри и вне элементов подсистемы контроля транспортного процесса, из комплекса задач оперативного плана, выполнение которых возложено на специализированную дорожно-патрульную службу ГИБДД, необходимо выделить одну из основных задач направленную на обеспечение бесперебойного и безопасного дорожного движения транспортных средств. На современном этапе в России заметно возрастает интенсивность перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Будучи помещенными в современные транспортные средства, при ДТП они превращаются во всеокрушающие снаряды, особенно опасные грузы. Аварии или инциденты, связанные с перевозками опасных грузов, - неизменные лидеры по тяжести последствий. При контроле за перевозками опасных грузов наряды ДПС обязаны внимательно следить за тем, что бы водители ТС, перевозящих опасные грузы, следовали строго по утвержденным для них маршрутам, соблюдали установленную скорость движения, производили заправку ТС только с передвижных АЗС или путем переноски топлива от АЗС в канистрах и останавливались только в местах, указанных в путевых документах. При возникновении тумана, дождя, снегопада, пыльных бурь и других неблагоприятных условий, ограничивающих видимость до 300 м, инспектора могут приостановить или запретить данные перевозки. В период грозы транспортные средства с опасными грузами должны отводиться на расстояние не менее 200 м от жилых строений или леса и не менее 50 м от других ТС. При этом персонал, обслуживающий перевозки (кроме охраны), удаляется на расстояние не менее 200 м.

В процессе контроля за дорожным движением особое внимание следует обращать:

- 1) на соответствие оборудования автомобилей правилам и техническим условиям перевозки конкретных опасных грузов;
- 2) соблюдение установленного маршрута движения;
- 3) наличие документов, разрешающих перевозку опасных грузов;
- 4) соответствие перевозимых грузов их установленным минимально безопасным объемам;
- 5) состояние тары для перевозки опасного груза (качество ее очистки, наличие в товарно-транспортной накладной отметки «Тара очищена и безопасна». В противном случае она должна перевозиться как опасный груз);
- 6) соблюдение дистанции между автомобилями при транспортировке опасного груза в колонне (на горизонтальных участках дорог – не менее 50 м, в горной местности – не менее 300м);
- 7) наличие автомобиля сопровождения с включенным ближним светом фар и проблесковыми маяками при перевозке опасных грузов в колонне, численностью 5 и более автомобилей;

8) наличие в колонне численностью 5 и более автомобилей, резервного ТС, приспособленного для транспортировки особо опасных грузов;

9) соблюдение правил пожарной безопасности и обустройства места работы водителями передвижных АЗС);

10) выполнение правил остановки и стоянки, указанных в условиях безопасности перевозки данного вида груза;

11) включение на автомобилях ближнего света фар.

Наряды ДПС обязаны следить, чтобы маршруты перевозки не проходили вблизи зон отдыха, архитектурных и природных заповедников, зрелищных, культурно-просветительных и лечебных учреждений, крупных предприятий, учреждений и т.п., а также не допускать остановки данной категории ТС в населенных пунктах.

Когда остановка таких ТС носит вынужденный характер (ДТП, техническая неисправность и др.), сотрудники ДПС должны выяснить и доложить дежурному следующие данные:

- а) место и причины остановки;
- б) наименование и свойства груза;
- в) код экстренных мер;
- г) размеры и координаты очага поражения.

Затем на место происшествия вызывается скорая медицинская помощь, аварийно-спасательные службы и подразделения гражданской обороны, ближайшие наряды ДПС и патрульно-постовой службы.

Кроме обычного набора неотложных действий, выполняемых на местах аварий или инцидентов, сотрудники ДПС обязаны:

- а) проверить правильность обозначения водителем места происшествия дорожными знаками;
- б) доложить о сложившейся обстановке дежурному (прежде всего, представить данные о виде опасного вещества и коде экстренных мер);
- в) организовать эвакуацию ТС в безопасную зону;
- г) в необходимых случаях направить движение в объезд места вынужденной остановки автомобиля с опасным грузом;
- д) оказать возможную помощь в устранении причин вынужденной остановки водителю и сопровождающим груз лицам;
- е) принять меры по ограничению очага поражения;
- ж) доложить дежурному о возможности дальнейшего движения транспорта с опасным грузом и транспорта, задержанного в связи с возникшим дорожным инцидентом;
- з) предупредить прибывающих на место происшествия работников скорой помощи, спасательных служб, заинтересованных организаций и граждан о виде опасности, способах ее устранения и защиты от поражающего воздействия.

Для обозначения зоны происшествия или вынужденной остановки применяются дорожные знаки «Въезд запрещен», выставляемые на расстоянии 100 м спереди и сзади ТС, перевозящего опасные грузы. В случае, когда водитель и сопровождающие груз лица получили ранения в результате ДТП и не могут дать информацию о виде груза, а информационные таблицы и документы повреждены или уничтожены, наименование и опасность перевозимых веществ можно определить по ярлыкам, прикрепляемым к наружной таре опасных грузов. На ярлыки в обязательном порядке наносятся знаки опасности, аналогичные тем, которые размещаются на информационных таблицах, а также надписи, характеризующие опасность. В случаях, когда указанные ярлыки и информационные таблицы сгорают при возникновении пожара, автомобиль можно идентифицировать по сохранившимся выштамповкам символов государственного регистрацион-

ного знака, После этого необходимо срочно связаться с его владельцами или пользователями и установить необходимые данные об объеме и степени опасности перевозимого груза<sup>238</sup>.

Порядок ликвидации последствий аварий и инцидентов, связанных с нарушениями правил перевозки опасных грузов, также предусмотрен и пунктами 2.13.1 – 2.13.6 Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденных приказом Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. № 73, где сказано, что организации - грузоотправители (грузополучатели) разрабатывают планы действий в аварийной ситуации с вручением его водителю (сопровождающему) на каждую перевозку, выделяют для практической работы по ликвидации последствий аварий или инцидентов аварийные бригады и организуют с ними соответствующую подготовку.

В плане действий в аварийной ситуации по ликвидации последствий аварий или инцидентов устанавливается порядок оповещения, прибытия, действия аварийной бригады и другого обслуживающего персонала, перечень необходимого имущества и инструмента и технология их использования в процессе ликвидации последствий аварий и инцидентов.

В случае необходимости проведения ремонтных работ по устранению неисправностей тары с опасными грузами они осуществляются аварийной бригадой на специально отведенной для этой цели площадке (помещении), расположение которой определяется в плане мероприятий по ликвидации последствий аварий или инцидентов.<sup>239</sup>

В случае дорожно - транспортного происшествия ответственное лицо за перевозку опасного груза руководит действиями водителя и лиц охраны (если они имеются), информирует подразделение ГАИ МВД России и при необходимости вызывает аварийную бригаду.

Аварийная бригада, прибывшая на место аварии или инцидента, в ходе ликвидации его последствий должна принять все меры предосторожности и индивидуальной защиты, перечисленные в аварийной карточке СИО (Приложение 7.5).

Действия аварийной бригады на месте происшествия аварии или инцидента включают:

обнаружение и удаление поврежденной тары или рассыпанного (разлитого) опасного груза; оказание первой медицинской помощи пострадавшим; обеспечение в случае необходимости эвакуации водителей и обслуживающую данную перевозку персонала; проведение дезактивации, дезинфекции; обезвреживание спецодежды и средств индивидуальной защиты; оповещение грузоотправителя и грузополучателя о случившихся авариях или инцидентах.

Согласно пунктам 123.1 – 123.5 Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ при возникновении чрезвычайных обстоятельств нарядами постов и маршрутов патрулирования обеспечивается:

- организация движения транспорта и пешеходов, участие в осуществлении других мероприятий по обеспечению введенного режима;
- оказание содействия в беспрепятственном проезде транспортных средств, осуществляющих перевозку сотрудников полиции, войсковых нарядов, а также транспортных средств аварийно-спасательных служб;
- наблюдение за оперативной обстановкой в зоне ответственности поста, маршрута патрулирования, периодическое доведение результатов до дежурной части;

---

<sup>238</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Учебное пособие. М., 2003. С. 412-413.

<sup>239</sup> Устранение неисправностей тары с опасными грузами на территории автотранспортной организации или грузовой станции не допускается.

- оказание помощи сотрудникам других подразделений органов внутренних дел в пресечении преступлений и правонарушений:

- содействие проведению мероприятий по восстановлению бесперебойного движения транспортных средств.

Обеспечение безопасности сотрудников ДПС ГИБДД по-прежнему остается и продолжает оставаться одной из актуальных проблем. Безусловно, для ее решения требуются комплексные меры: совершенствование дорожно-транспортной инфраструктуры, достаточное техническое оснащение, высокая профессиональная подготовка и т.п. Причем это касается и таких простейших, на первый взгляд, действий, как остановка транспортных средств, проверка документов у их водителей, ограничение движения на участках дорог и т.п. При этом постоянное соблюдение мер личной безопасности личным составом ДПС ГИБДД значительно снижает травматизм и риск для жизни их здоровья. Однако, отсутствие порой явно видимой угрозы собственной жизни приводит к тому, что изученные и отработанные тактические приемы и методы обеспечения личной безопасности забываются или не используются в полной мере. Вследствие этого, при возникновении опасности, которую сотрудник ДПС был в состоянии предвидеть, вдруг оказывается, что он был не готов к ответным действиям. Таким образом, при осложнении казалось бы привычной ситуации, возможны последствия в виде получения травм, а то и гибели сотрудника. Поэтому постоянное применение в повседневной служебной деятельности и повторение в рамках служебно-боевой подготовки безопасных тактических приемов мер личной безопасности сотрудника ДПС, должно привести к доведению этих действий до автоматизма, а в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья даст ему возможность избежать нежелательных для себя последствий. Обучение сотрудников ДПС тактике и методам обеспечения личной безопасности, доведенным до автоматизма действиям в экстремальных ситуациях должно стать одним из важных направлений профессиональной подготовки кадров ОВД.

## **§10. Распорядительно-регулирующие действия при несении службы**

### **Нормативно-правовые основы распорядительно-регулирующих действий**

Регулирование дорожного движения является одним из способов предупреждения и пресечения нарушений в сфере безопасности дорожного движения и обеспечения безопасности данного процесса. Применение распорядительно-регулирующих действий регламентировано федеральными законами и нормативно-правовыми актами.

Федеральным законом от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» в статье 2 (Основные направления деятельности полиции) одним из направлений деятельности определено – обеспечение безопасности дорожного движения (п.7). В главе 3, данного закона, изложены обязанности и права полиции, где в статье 12 (обязанности полиции) п.19 одной из обязанностей определено регулирование дорожного движения. Статьей 13 (права полиции) п.20 определено право полиции останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять организацию движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, временно ограничивать или запрещать дорожное движение на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии.

В соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России», утвержденного Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» одной из обязанностей Госавтоинспекции является регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий (п.11, подпункт Д). Согласно п.12, подпункт Д Госавтоинспекции предоставлено право временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять его организацию на отдельных участках дорог при проведении массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии, ограничивать или запрещать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Общие принципы и понятия регулирования дорожного движения изложены в Правилах дорожного движения Российской Федерации (Постановление Совета Министров – Правительства РФ №1090 от 23 октября 1993 г.). В данном правовом акте определено понятие «Регулировщик» как лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

Также данным документом, п.2.4., определено, что правом остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах - также работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

В целях единообразного понимания порядка регулирования определены сигналы регулировщика и установлены их значения для участников движения. В разделе 6 ПДД Ф изложены сигналы регулировщика и их значения.

Основным подразделением Госавтоинспекции, наиболее часто и широко применяет распорядительно-регулирующие действия, является дорожно-патрульная служба. Порядок исполнения данных действий для подразделений ДПС ГИБДД изложен в приказе МВД России №185 от 2 марта 2009 года.

Данными приказами регламентированы порядок регулирования дорожного движения и основания для распорядительно-регулирующих действий сотрудника дорожно-патрульной службы.

### **Задачи, права и обязанности службы ГИБДД при осуществлении распорядительно-регулирующих действий при исполнении государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения**

Наставлением по организации деятельности ДПС ГИБДД МВД РФ, определено, что основной задачей ДПС является обеспечение соблюдения участниками дорожного

движения правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта.

Одной из функций установлено осуществление распорядительно-регулирующих действий, одной из форм несения службы является регулирование дорожного движения.

В соответствии с Административным регламентом МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденным приказом МВД РФ от 2 марта 2009 года № 185, п.58 основанием для регулирования дорожного движения установил:

- принятое и доведенное до сотрудника решение о временном ограничении или запрещении дорожного движения, изменении его организации на отдельных участках;
- неисправность технических средств организации дорожного движения;
- необходимость предупреждения дорожно-транспортного происшествия, нарушения участниками дорожного движения правил дорожного движения, предотвращения, ликвидации заторовых ситуаций, оказания помощи участнику дорожного движения, объезда возникшего препятствия, места дорожно-транспортного происшествия, проведения аварийно-спасательных работ и другие случаи осложнения дорожной обстановки.

В соответствии с п.59 Административного регламента регулирование дорожного движения может осуществляться посредством применения распорядительно-регулирующих действий с использованием:

- сигналов регулировщика (рукой, жезлом, диском с красным сигналом или световозвращателем) в соответствии с приложением № 2 к Административному регламенту, при необходимости в сочетании со свистком;
- ручного управления светофорным объектом;
- установки временных дорожных знаков и указателей;
- ограждения участка дороги техническими средствами организации дорожного движения (конусами, сигнальной лентой и другими);
- размещения на проезжей части патрульного автомобиля с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами;
- громкоговорящего устройства.

Согласно п.60. Переключение светофорного объекта в режим ручного управления осуществляется в порядке, устанавливаемом руководителем подразделения, а в случае необходимости пресечения в ходе осуществления распорядительно-регулирующих действий административного правонарушения его оформление производится после их окончания или другим нарядом сотрудников, вызываемым через дежурного (п.61)

Об окончании распорядительно-регулирующих действий, осуществляемых по соответствующему указанию, докладывается дежурному (п.62).

### **Практические навыки исполнения жестов регулировщика. Тактика регулирования дорожного движения**

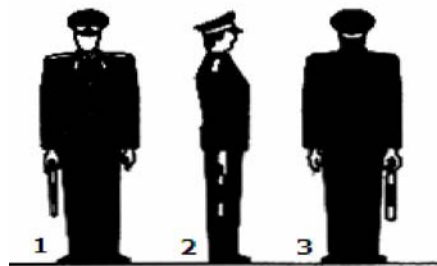
В соответствии с Приложением № 2 к Административному регламенту МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД РФ от 2 марта 2009 года № 185 определены жесты применяемые сотрудниками при регулировании дорожного движения.

## ЖЕСТЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ СОТРУДНИКАМИ, ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### Основные положения инспектора с жезлом

#### Основная стойка

– стоять прямо, без напряжения, пятки вместе, носки развернуты по линии фронта на ширину ступни, ноги выпрямлены в коленях, но не напряжены, грудь приподнята, плечи развернуты (без лишнего напряжения); руки свободно внизу (правая с жезлом); голову держать прямо; смотреть перед собой (рис. 1, 2, 3).



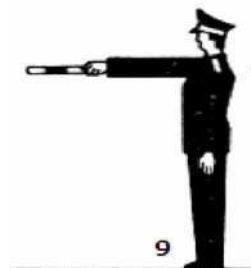
#### Сигнал «Внимание!»

Стойка: правая рука свободно поднята вверх перед собой, жезл сверху. В этом положении руку необходимо согнуть в локтевом суставе так, чтобы локоть был на уровне лба, кисть, сжатая в кулак, повернута пальцами внутрь (указательный и большой пальцы вытянуты вдоль жезла) и удерживает жезл, поднятый вертикально (рис. 7).



#### Сигнал «Левый поворот»

Стойка: правая рука вытянута вперед, жезл впереди и является как бы продолжением руки, кисть повернута вниз (рис. 9).



**Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо» (3 варианта)**

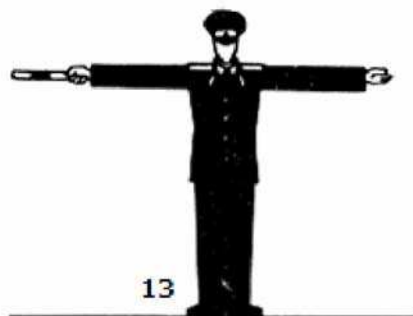
ВАРИАНТ - Основная стойка (рис. 11).



ВАРИАНТ - Стойка: правая рука согнута перед грудью, жезл влево. В этом положении рука согнута в локтевом суставе так, что запястье руки, удерживающей жезл, находится у средней линии туловища; локоть поднят на высоту плеча, кисть повернута вниз (рис. 12).



ВАРИАНТ - Стойка: руки в стороны, большой и указательный пальцы правой руки вытянуты вдоль жезла, кисть повернута вниз (рис. 13).



## **Основные положения сотрудника без жезла**

### **Основная стойка**

– та же, что и с жезлом (рис. 4, 5, 6).



### **Сигнал «Внимание!»**

Стойка: правая рука свободно поднята вверх; кисть повернута ладонью вперед, пальцы прижаты друг к другу (остальные указания те же, что и при аналогичном положении с жезлом) (рис. 8).



### **Сигнал «Левый поворот»**

Стойка: правая рука вытянута вперед ладонью влево (рис. 10).



**Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо»**

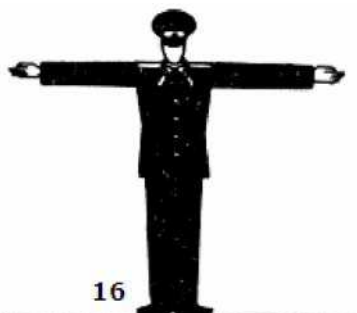
**Основная стойка**



ВАРИАНТ - Стойка: правая рука согнута перед грудью, запястье у средней линии корпуса, ладонь повернута внутрь (рис. 15).



ВАРИАНТ Стойка: руки в стороны, ладони повернуты вперед (рис. 16).

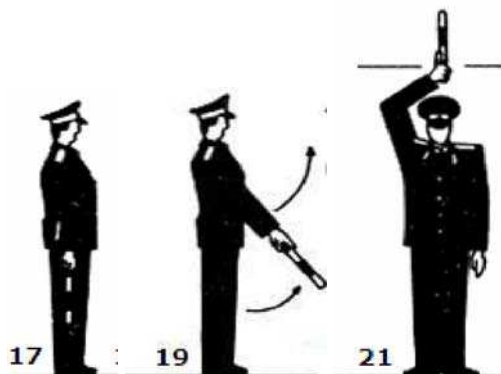


**Порядок выполнения сотрудником движений (сигналов) с жезлом**

**Сигнал «Внимание»**

Исходное положение – основная стойка (сигналы «Левый поворот» или «Разрешено движение транспорта в прямом направлении с поворотом направо»).

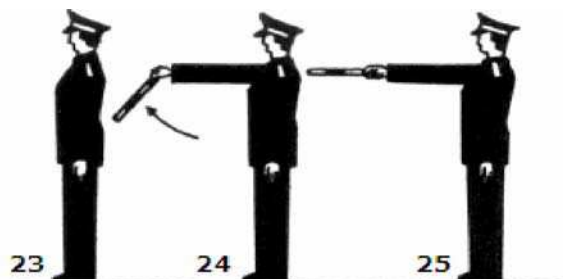
Поднять правую руку с жезлом вверх перед собой (рис. 17, 19, 21).



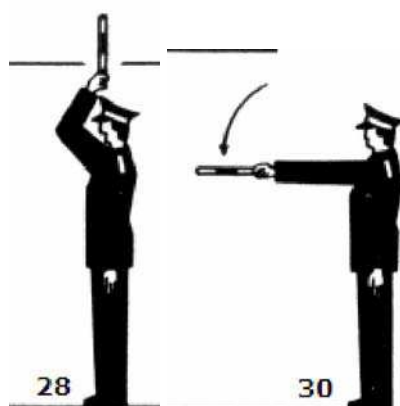
### Сигнал «Левый поворот»

**Выполняется из двух исходных положений:**

Из исходного положения – основная стойка (рис. 23), вытягивая правую руку вперед, движением пальцев вскинуть жезл вперед (рис. 24, 25).



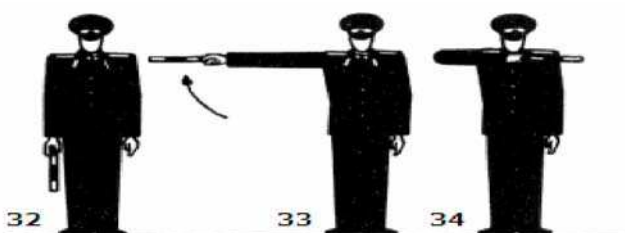
Из исходного положения – правая рука поднята вверх, перед собой, жезл вверх (сигнал «Внимание!») (рис. 28), опустить руку с жезлом вперед на уровень плеча; жезл впереди и является продолжением руки, указательный палец вверх, вытянут вдоль жезла (рис. 30).



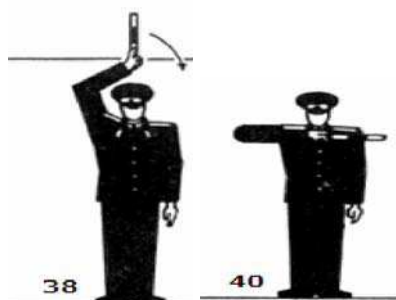
### Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении с поворотом направо»

**Выполняется из двух исходных положений:**

Из исходного положения – основная стойка (рис. 32), поднять правую руку в сторону, жезл вправо, кисть повернута вниз (рис. 33). Затем согнуть руку перед грудью, жезл влево, кисть повернута вниз, запястье у средней линии корпуса (рис. 34).



Из исходного положения – правая рука свободно поднята вверх, жезл вверх (Сигнал «Внимание!») (рис. 38). Опустить руку с жезлом перед грудью, кисть повернута вниз. Запястье у средней линии корпуса (рис. 40).



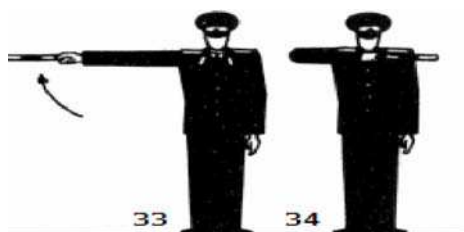
Второй вариант выполнения сигнала «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо» выполняется из исходных положений – основная стойка или сигнал «Внимание!».

Вытянуть руки в стороны на уровне плеч, правая рука удерживает жезл, кисть повернута вниз, левая – ладонью вперед (рис. 42), затем согнуть правую руку перед грудью, кисть – вниз, запястье у средней линии корпуса (рис. 43), после чего снова выпрямить правую руку в сторону (рис. 44).



#### **Повторение сигнала:**

Вытянуть руку в сторону, жезл в сторону (рис. 33), затем согнуть руку перед грудью, жезл влево (рис. 34).

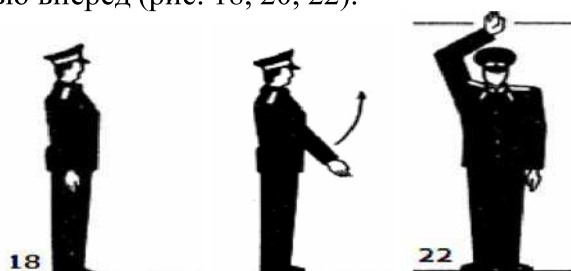


#### **Порядок выполнения сотрудником (сигналов) движений при регулировании без жезла**

##### **Сигнал «Внимание!»**

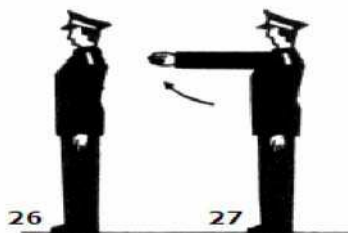
(Сигналы «Левый поворот» или «Разрешено движение транспорта в прямом направлении с поворотом направо»).

Исходное положение – основная стойка. Поднять правую руку перед собой, кисть повернута ладонью вперед (рис. 18, 20, 22).

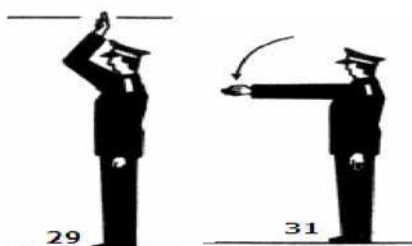


### Сигнал «Левый поворот»

Из исходного положения – основная стойка (рис. 26), поднять правую руку вперед на уровень плеча, ладонью влево (рис. 27).



Из исходного положения – правая рука поднята вверх перед собой (сигнал «Внимание!») (рис. 29). Опустить руку вперед до уровня плеча, кисть повернута ладонью влево (рис. 31).



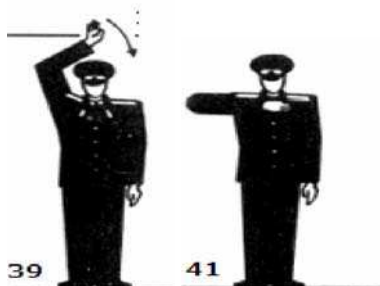
### Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо»

Выполняется из двух исходных положений:

Из исходного положения – основная стойка (рис. 35), правую руку в сторону на уровень плеча ладонью вперед (рис. 36). Затем согнуть руку перед грудью, кисть повернуть ладонью внутрь, запястье у средней линии корпуса (рис. 37).



Из исходного положения правая рука свободно поднята вверх (сигнал «Внимание!») (рис. 39). Согнуть правую руку перед грудью, ладонью внутрь, запястье у средней линии корпуса (рис. 41).



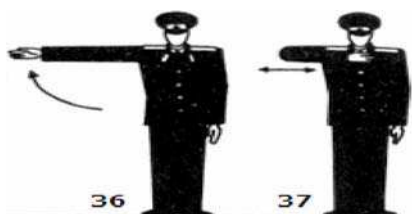
Второй вариант выполнения сигнала «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо» выполняется из исходных положений – основная стойка или правая рука согнута перед собой – сигнал «Внимание!».

Вытянуть руки в стороны ладонями вперед (рис. 45), затем согнуть правую руку перед грудью ладонью внутрь, запястье у средней линии корпуса (рис. 46), после чего выпрямить правую руку в сторону (рис. 47).



**Повторение сигнала:**

- правую руку в сторону ладонью наружу (рис. 36);
- согнуть правую руку перед грудью ладонью внутрь (рис. 37).



Дополнительные жесты левой рукой (выполняются как с жезлом, так и без него)

**Остановка транспорта, идущего слева**

Исходное положение – основная стойка (рис. 48). Согнуть левую руку к плечу; кисть поднята, ладонь наружу (рис. 49). Затем выпрямить руку в сторону; кисть поднята, ладонь наружу (рис. 50).



**Остановка транспорта, идущего на правый поворот**

Исходное положение – стойка: правая рука вытянута вперед (сигнал «Левый поворот») (рис. 51).



Согнуть левую руку к плечу, кисть поднята, ладонь наружу (рис. 52).



Левую руку выпрямить вперед, кисть поднята, ладонь наружу (рис. 53).



**Жест «Разрешен проезд транспорта с левой стороны за спиной регулировщика»**

Исходное положение – стойка: правая рука вытянута вперед (сигнал «Левый поворот») (рис. 54). Левую руку в сторону ладонью вверх (рис. 55), а затем махом согнуть руку к плечу (рис. 56).

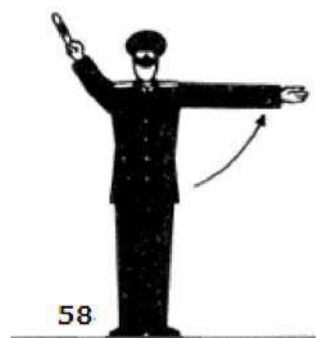


Жест, ускоряющий движение транспорта, осуществляющего левый поворот.

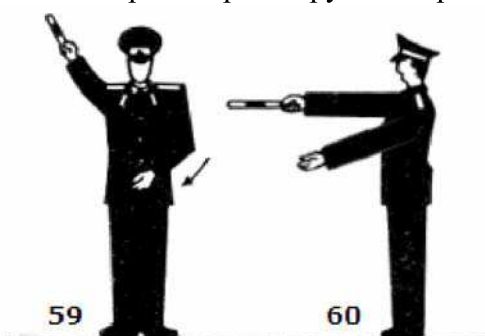
Исходное положение – стойка: правая рука вытянута вперед (сигнал «Левый поворот») (рис. 57).



Поднять левую руку в сторону до уровня плеча, ладонь повернута вверх (рис. 58).



Мах левой рукой вниз и вперед к правой руке и обратно (рис. 59, 60).



### **Тактика регулирования**

При регулировании дорожного движения необходимо действия регулировщика должны быть четкими и понятными для участников движения.

Длительность сигнала должна быть достаточна для наибольшего пропуска транспорта и пешеходов, находящихся в зоне регулирования. При этом сигнал необходимо выдерживать не более 40 – 45 секунд с ориентированием на плотность транспортных и пешеходных потоков.

Каждый сигнал и его смену необходимо сопровождать свитском, для более четкого привлечения внимания к жестам со стороны участников движения.

Осуществляя регулирование дорожного движения необходимо отдавать приоритет в движении маршрутных транспортных средств, обеспечивая максимально безопасное их прохождение места регулирования.

Быть внимательным и при приближении к месту регулирования транспорта с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами принять меры заблаговременного освобождения полосы для пропуска таких автомобилей.

Распорядительно- регулировочные действия могут быть разного вида, основное требование к таким действиям – обоснованность, четкость и понятность для участников дорожного движения.

Распорядительно – регулировочные действия являются одной из основных составляющих форм и методов при обеспечении безопасности дорожного движения и организации бесперебойного движения транспортных потоков. Приобретение устойчивых навыков при исполнении таких действий позволяет сотрудникам уверенно обеспечивать бесперебойное движение транспортных и пешеходных потоков с обеспечением безопасности данного процесса.

## Оглавление

Раздел 1. Организационно-структурное построение ГИБДД МВД России.....	3
§1. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.....	3
§2. Правовое положение, структура и основные функции ГИБДД.....	21
§3. Формирование организационно-штатной структуры подразделений ГИБДД.....	40
§4. Профессиональная подготовка личного состава подразделений ГИБДД.....	47
Раздел 2. Контрольные и надзорные функции ГИБДД в области обеспечения безопасности дорожного движения .....	65
§5. Меры административного воздействия, применяемые должностными лицами подразделений ГИБДД.....	65
§6. Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения .....	77
§7. Организация деятельности дорожно-патрульной службы.....	113
§8. Формы и методы надзора за дорожным движением.....	128
§9. Соблюдение мер личной безопасности при осуществлении контрольно-надзорных функций сотрудниками ГИБДД .....	149
§10. Распорядительно-регулирующие действия при несении службы .....	168

## Учебное пособие

### Авторский коллектив:

к.ю.н. **Проказин** Дмитрий Леонидович  
**Губенков** Олег Евгеньевич  
к.ю.н. **Зиборов** Олег Валентинович  
**Ляшенко** Евгений Алексеевич  
**Ноговицина** Елена Николаевна

## ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

---

Свидетельство о государственной аккредитации  
Рег. № 1300 от 23.12.2011 г.

Подписано в печать \_\_\_\_\_ г. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Усл. печ. л. \_\_\_\_\_. Тираж \_\_\_\_\_ экз. Заказ № \_\_\_\_\_.

Орловский юридический институт МВД РФ.  
302027, Орел, Игнатова, 2.