



Министерство внутренних дел Российской Федерации

Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД

Учебное пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2022

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова**

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД**

Учебное пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2022**

УДК 351.81+351
ББК 67.99(2)116.1
А43

Авторы:

канд. юрид. наук Ф.Н. Зейналов, канд. юрид. наук В.В. Афонин,
С.В. Зубков, А.В. Колосов, Л.Н. Коротаев

Рецензенты:

канд. юрид. наук Д.В. Бровкин
(Санкт-Петербургский университет МВД России);
О.В. Шкеля
(Краснодарский университет МВД России)

А43 Актуальные вопросы деятельности подразделений ГИБДД :
учебное пособие / Ф.Н. Зейналов, В.В. Афонин, С.В. Зубков [и др.]. –
Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. – 31 с.

В учебном пособии проведён всесторонний и комплексный анализ положений действующего отечественного законодательства, регулирующего безопасность дорожного движения в Российской Федерации.

Используемые материалы, полученные выводы и предложения, содержащиеся в учебном пособии, могут быть использованы в нормотворческой деятельности по совершенствованию действующего законодательства, а также при проведении занятий со слушателями, обучающимися по программе подготовки лиц среднего и старшего начальствующего состава, впервые принимаемых на службу в ОВД РФ по должности служащего «Полицейский».

Учебное пособие предназначено для лиц среднего и старшего начальствующего состава, впервые принимаемых на службу в ОВД РФ по должности служащего «Полицейский».

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81+351
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
1. Общая характеристика деятельности подразделений ГИБДД в сфере безопасности дорожного движения	5
2. Правила дорожного движения	10
3. Организация деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД	13
4. Деятельность ГИБДД МВД России по направлению дорожного надзора	17
5. Правовые и организационные основы деятельности подразделений технического надзора и экзаменационной деятельности ГИБДД	19
6. Регистрационная деятельность подразделений Госавтоинспекции	21
7. Проблемные аспекты деятельности структурных подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения и возможные пути их устранения.....	24
Заключение	31

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы обусловлена тем, что основное предназначение современного социально ориентированного государства, прежде всего, заключается в создании эффективного механизма обеспечения безопасности населения, создании и поддержании благоприятных условий проживания, безопасных условий жизнедеятельности человека, а также создании специальных органов для реализации указанного направления, которые принимают меры к разработке и реализации государственной политики в различных направлениях деятельности государства. К одним из таких направлений можно отнести профилактическую работу в области дорожного движения, проводимую сотрудниками ГИБДД МВД РФ.

Одним из ключевых направлений предупредительной деятельности в этой сфере является пропаганда безопасности дорожного движения, причем задачи по реализации профилактических мер возлагаются на соответствующие подразделения Госавтоинспекции, которые в своей пропагандистской деятельности призваны использовать не только существующие, но и новые эффективные рычаги воздействия.

Современная действительность постоянно предъявляет новые вызовы, а также открывает новые возможности, в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому сегодня необходимо на основе анализа уже имеющегося арсенала средств продолжать формировать новые подходы, искать и реализовывать новые средства воздействия, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, в том числе пересматривать и разрабатывать новые средства, способы и методы проведения профилактической работы и пропаганды.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является актуальной для всего мирового сообщества. Российская Федерация активно сотрудничает с зарубежными странами, выступает инициатором многих мероприятий и вносит собственные предложения по обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном и региональном уровнях.

В настоящее время ввиду постоянных социально-политических и жизненных изменений контрольно-надзорная деятельность любого органа и ведомства нуждается в совершенствовании. Так, возникла необходимость исследования вопросов повышения эффективности дорожного надзора со стороны сотрудников ГИБДД.

Профилактика дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), является одним из главных направлений деятельности Госавтоинспекции. Профилактические мероприятия проводятся путем пропагандистской работы, прямого взаимодействия с разными категориями населения и привлечения внимания населения к вопросам, касающимся обеспечения безопасности дорожного движения¹.

Несмотря на то, что в целом по РФ удалось сократить количество дорожно-транспортных происшествий, однако в отдельных регионах данные показатели еще довольно высоки, что побуждает к более детальному исследованию специфики профилактики и предупреждения правонарушений в области безопасности дорожного движения в регионах.

Думается, что для совершенствования профилактического воздействия на обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации целесообразно проанализировать инновационные формы и методы профилактического воздействия как в РФ, так и за рубежом, что соответственно поспособствует выработке наиболее удачного опыта в совершенствовании форм и методов профилактического воздействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

¹ Семикопенко Ю.В., Шевцова А.Г., Дмитриев Д.В., Бахарев Г.А. Основные виды дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации // Успехи современной науки и образования. 2016. Т. 5. № 7. С. 77.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Рассмотрим Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹. Ключевыми идеями вышеуказанного нормативного акта являются: создание единого нормативного правового акта, который регулировал бы все проблемные аспекты, связанные с дорожным движением, посредством отражения в нем отдельных положений действующих нормативных правовых актов; регламентация четких требований к конструкции и оснащению транспортных средств, скоростям и условиям движения транспорта и пешеходов; указание на обязательный порядок требований для участников дорожного движения по обеспечению экологической безопасности дорог; необходимость приведения законодательства, которое регулирует дорожное движение, в соответствие с международными обязательствами Российской Федерации и т.д.

Требования настоящего документа относятся ко всем типам автомобильных дорог общего пользования: строящимся, эксплуатируемым, находящимся на реконструкции или капитальном ремонте. Также действие технического регламента распространяется на все дорожные сооружения и компоненты обустройства, на процедуры проектирования, строительства, ремонта и использования автодорог, стройматериалов, изделий и дорожных конструкций.

В 2020 г. в России снизились показатели аварийности, включающие число зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, количество погибших и раненых. В то же время, по мнению некоторых аналитиков, данная ситуация могла быть обусловлена эпидемиологической ситуацией, связанной с распространением коронавирусной инфекции и введенными в связи с ней ограничительными мероприятиями. В соответствии с данными статистики, основное количество дорожно-транспортных происшествий связано с нарушениями правил дорожного движения водителями транспортных средств: на их долю приходится 90 % от всех зарегистрированных ДТП.

Под дорожно-транспортным происшествием понимают казус на дороге, повлекший урон собственности, жизни или здоровью гражданина. В обеспечение безопасности входит система действий для предупреждения дорожных казусов и снижения вреда от них. Дорогой считается земляная или искусственно разостланная полоса, предназначенная для движения транспорта. Она может состоять из одной или более полос для езды, трамвайных рельсов и разделительных участков. Под транспортным средством понимают устройство, перевозящее в специальном кузове людей, грузы или механизмы. Человек, который им управляет, или тот, который инструктирует ученика во время урока по вождению, называется водителем. Место, где можно запарковать авто, оборудуют и отгораживают соответствующим образом. Оно также выступает частью дороги. Аварийно опасным участком называется отрезок пути длиной в километр за пределами населенных зон, где за условный период произошло минимум пять различных (или три однотипных) аварий, повлекших урон здоровью или смерть. В населенной зоне этот отрезок короче – 200 м.

В целом, как отмечается в уже упомянутой выше Стратегии безопасности дорожного движения, в РФ в течение последних лет обозначилась тенденция, связанная со снижением базовых индикаторов аварийности (необходимо отметить, что подобные процессы имели место и в других странах, где также происходило увеличение уровня автомобилизации населения). При этом Россия отстает от стран Западной Европы по основным показателям аварийности. Если взять за основу показатель социального рис-

¹ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ка, то он в нашей стране значительно превышает среднеевропейские показатели. Таким образом, в России риск гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях в несколько раз выше, чем в западноевропейских государствах. Отметим, что с точки зрения разработчиков Стратегии безопасности дорожного движения, Россия отстает от развитых государств по основным показателям аварийности, в первую очередь, по причине низкого уровня дисциплины основных участников дорожного движения (здесь речь идет о водителях транспортных средств). Данная ситуация также складывается по причине наличия проблем, имеющихся в системе подготовки водителей, техническом состоянии автомобилей и других транспортных средств, и обусловлена качеством дорожной инфраструктуры и сложностями в организации движения. Определяя эффективность пропаганды безопасности дорожного движения, мы даем оценку ее эффектам. Эффект – это частный момент эффективности. Он свидетельствует об отдельном достижении средства пропаганды или разового пропагандистского мероприятия путем сопоставления результатов пропагандистского воздействия. Целый ряд положительных эффектов пропаганды безопасности дорожного движения может переходить в ее эффективность. Полученные результаты и эффекты пропагандистского воздействия оцениваются с помощью тех или иных критериев. При психологическом подходе к классификации критериев эффективности пропаганды особое внимание уделяется проблеме социальных установок и оценок (в западной социальной психологии используется понятие «аттитюды»).

Полная оценка показателей эффективности пропаганды безопасности дорожного движения, в зависимости от ее целей, может осуществляться в одной или нескольких формах (нормативная оценка и оценка процесса, оценка влияния, оценка результатов). Проведя анализ зарубежной пропаганды дорожного движения, можно констатировать определенные успехи среди таких программ, которые имеют непосредственно целевую аудиторию и имеют своей направленностью один конкретно выбранный проблемный вопрос.

Эффективным является как визуальное наблюдение, так и наблюдение, осуществляющееся посредством использования технических средств. Здесь необходимо расширять объемы работ, направленных на использование автоматического контроля, усовершенствование применяемых с этой целью технических средств с функциями фото- и видеосъемки. Также целесообразно обеспечить эффективный контроль за соблюдением скоростного режима и действиями лиц, управляющих транспортными средствами в местах, характеризующихся повышенной опасностью. Отдельным направлением, направленным на профилактику ДТП, является модернизация дорожной инфраструктуры, устранение, улучшение состояния улично-дорожной сети¹. Справедливости ради необходимо отметить, что Стратегия безопасности дорожного движения предусматривает ряд мероприятий, связанных с оптимизацией организации дорожного движения. В качестве наиболее важных направлений рассматриваемой политики можно выделить деятельность по обустройству пешеходных переходов и т.д. На наш взгляд, важным средством профилактики правонарушений в сфере дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий выступает успокоение движения (трафика), основной целью которого является снижение числа конфликтных ситуаций в дорожном движении, предотвращение ДТП и уменьшение количества их последствий². Успокоение движения может быть достигнуто посредством средств инженерно-реконструктивного характера, которые дополняются различными методами управления скоростью движе-

¹ Курчин В.О., Карев В.Ф. Безопасность транспортных средств, ее роль в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2018. № 1. С. 187.

² Кошель А.С. Некоторые вопросы совершенствования отечественного законодательства об административной ответственности // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2019. Т. 21. № 3. С. 103.

ния транспортных средств. При создании зон успокоения ликвидируется так называемое транзитное движение, для чего в границах зон сквозные улицы перепрофилируют в тупиковые, петлевые, кольцевые и т.д. Здесь также может ограничиваться скорость движения, что позволяет уменьшать число конфликтов между водителями и пешеходами¹.

Практика показывает, что снижение скорости автомобилей следует осуществлять именно в тех местах, где существует высокая вероятность наезда на пешехода²: внутриворонные проезды, районы плотной жилой застройки, улицы около школ, парков, места с интенсивным пешеходным движением и, конечно, пешеходные переходы. Важнейшим компонентом системы предупреждения правонарушений в области дорожного движения, связанным с работой по повышению уровня правового сознания участников дорожного движения и профилактикой их противоправного поведения, являются мероприятия массово-разъяснительного характера. Данные мероприятия могут быть реализованы посредством проведения пропагандистской работы в этой сфере. Указанная работа включает соответствующее правовое информирование граждан, разъяснение им содержания и смысла действующего административного законодательства в части, касающейся обеспечения безопасности на дорогах. Результатом рассматриваемой правовой пропаганды, в идеале, должно выступать формирование высокого уровня правовой компетентности населения в вопросах организации дорожного движения и правового регулирования в этой сфере³. Граждане должны быть хорошо информированы о своих правах, свободах, а также основных обязанностях в области дорожного движения, воздерживаться от совершения соответствующих преступлений и административных правонарушений. Если правовая пропаганда ориентирована на всех участников дорожного движения или большую их часть, то индивидуальная профилактическая деятельность осуществляется в отношении отдельных лиц, в том числе и конкретных правонарушителей. Здесь могут применяться и принудительные меры, предусмотренные действующим административным законодательством, которые также призваны способствовать осознанию гражданами общественной опасности, различных негативных последствий правонарушений в сфере дорожного движения⁴.

В настоящее время состояние экономики, производства и социальной сферы зависят от развития транспортной области, в частности, автомобильного транспорта. Отмечается повышение уровня автомобилизации, спроса на использование личного транспорта, увеличение объема перевозок. Однако данные процессы создают ряд проблем и приводят к потерям⁵.

Одной из важных проблем в РФ является повышение безопасности дорожного движения (БДД). Это связано с огромным ущербом, который наносит аварийность народному хозяйству. РФ отстает от передовых стран Европейского союза в сфере БДД по ключевым показателям в 3,5 раза. Для ликвидации отставания в январе 2018 г. у нас была принята Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. (далее – Стратегия). Целью Стратегии является стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) к 2030 г., а к 2024 г. – сни-

¹ Иванов В.Е., Кузнецова Е.В., Яблонский К.А. Анализ основных проблем деятельности службы по пропаганде безопасности дорожного движения // *Modern Science*. 2019. № 8-2. С. 136.

² Ордоков М.Х., Нартоков А.Х. Профилактическая деятельность в сфере дорожного движения // *Современный ученый*. 2017. № 3. С. 167.

³ Парахин В.В. Критерии и показатели эффективности пропаганды безопасности дорожного движения // *Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (Состояние, проблемы, пути совершенствования)*. 2017. С. 291.

⁴ Елагин А.Г. Стратегия обеспечения безопасности дорожного движения // *Академическая мысль*. 2018. № 3 (4). С. 78.

⁵ Фролов М.Г. Нарушение правил дорожного движения: проблемы правовой регламентации и предупреждения // *Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского*. 2019. № 3. С. 149.

жение социального риска до 4 погибших на 100 тыс. жителей. Во всем мире снижение аварийности на дорогах представляет собой серьезную проблему, отличающуюся значительными социальными и экономическими последствиями.

Данное направление, в соответствии с теорией управления, можно определить как организацию комплексной системы, включающей механизм функционирования различных служб, задачей которой является воздействие на объект управления (систему дорожного движения) с целью предупреждения ДТП. Система управления охватывает большую часть сферы обеспечения БДД, являясь ее базой. Рассматривая систему управления в различных проекциях (на уровнях функционирования, территориях и временных интервалах), можно выделить различные проблемы и перспективы ее совершенствования с целью повышения БДД. Первым этапом является анализ системы управления по уровням функционирования и временным интервалам. Выделяют три основных уровня: федеральный, региональный и муниципальный. Управление по временным интервалам можно разделить на: долгосрочное (от одного года), среднесрочное (до одного года) и краткосрочное – оперативное (до 24 часов).

На федеральном уровне долгосрочное управление реализуется с помощью ФЦП, Стратегии, национальных проектов («Безопасные и качественные дороги»). Цели, индикаторы и мероприятия перечисленных документов уточняются на региональном уровне и становятся основой среднесрочного планирования, которое осуществляется преимущественно на год с определением типа и объема работ по месяцам или периодам. В большинстве муниципальных образований (МО) утверждены целевые программы, которые являются уточнением реализации ФЦП и региональных ЦП с учетом местных особенностей (финансирования, уровня аварийности и пр.). Кроме того, территориальные органы, функционирующие в МО, также планируют и реализуют долгосрочные и среднесрочные мероприятия. Однако долгосрочное планирование в МО сильно зависит от планирования в регионе. Это объясняется тем, что ведомства, функционирующие в МО, обычно не являются самостоятельными структурами, и их финансирование определяется на региональном уровне.

Анализ логики реализации цели по снижению числа ДТП и погибших в них по уровням функционирования позволяет сформировать следующую гипотезу: основная функция по планированию и реализации мероприятий по БДД является диагональю в системе «уровень функционирования – временной интервал». Таким образом, основные направления, приоритеты и индикаторы повышения БДД определяются на федеральном уровне и реализуются в долгосрочной перспективе, далее они уточняются на региональном уровне, реализация краткосрочных мероприятий наиболее вероятна на уровне МО. Приведенная классификация достаточно условна, так как границы между уровнями функционирования (в особенности регионального и муниципального) и временными интервалами могут быть размыты, однако она позволяет структурировать дальнейший анализ, в том числе определить основной уровень функционирования в зависимости от временного интервала планирования мероприятий по БДД. Анализ ФЦП, региональных ЦП, национальных стратегий позволяет сделать вывод об удовлетворительном уровне функционирования системы управления БДД в долгосрочном и среднесрочном временных интервалах.

Для реализации задач по проведению мониторинга и оценке показателей БДД необходимо учитывать различие при выборе и влиянии факторов аварийности в зависимости от режима движения: городского (движение в городах и населенных пунктах) или загородного (движение вне населенных пунктов). Для определения проблемной области проведен анализ ДТП в регионах Сибирского Федерального округа за 2019 г. По каждому региону получены данные о количестве и тяжести ДТП в зависимости от типа дороги: на дорогах федерального (ФАД), регионального и межмуниципального

(РАД) и местного значения, на дорогах в населенных пунктах. На платных автодорогах произошло одно ДТП, на частных не зафиксированы аварии, поэтому данные типы дорог в анализе не отражены.

В российской практике причина ДТП, произошедших по совокупному фактору «водитель–дорога», официально указывается как «потеря управления транспортным средством» или «несоответствие скорости конкретным условиям», и вина за аварию полностью ложится на водителя. Рассматривая данные факторы как объективные причины аварии, можно проводить оценку риска возникновения ДТП и использовать этот показатель при формировании системы управления в качестве одного из критериальных требований. С помощью приборов мониторинга целесообразно установить контроль за изменением параметров элементов показателей «Среда» и при возникновении риска ДТП оповещать водителей о необходимости принятия мер по их предупреждению: снижению скорости, недопущению обгона, прекращению движения и т.д. Эти меры необходимо предусмотреть на муниципальном уровне для осуществления мер по предупреждению ДТП в краткосрочном интервале времени. Анализ действующей системы управления БДД позволил определить наиболее проблемную сферу – функционирование системы управления БДД в краткосрочном временном интервале на муниципальном уровне. Реализация поставленных задач позволит повысить ее эффективность. Анализ аварийности по типам дорог показал, что наибольшей тяжестью отличаются аварии на ФАД. Перспективой совершенствования системы управления БДД является ее интеграция с ИТС: расчет риска ДТП на основе информации, получаемой от погодных датчиков; автоматизированное управление освещением опасных участков автомобильных дорог, динамическими дорожными знаками, информационными табло, радио- и смс-оповещением водителей и другими средствами оповещения водителей.

Аварийность наносит огромный ущерб народному хозяйству. Он проявляется в материальном ущербе, травматизме и смертности. Автомобиль – средство повышенной опасности, от аварии не застрахован никто, но президентом в Стратегии поставлены задачи по снижению тяжести последствий в ДТП.

Указанные недостатки обосновывают ряд задач в области краткосрочного управления БДД, которые на основе задач Стратегии и логико-структурного подхода можно разделить на две группы. Для реализации задач по координации усилий органов власти необходима разработка элементов системы управления, включающая определение состава, структуры, множества стратегий системы, критериальных требований и критериев принятия решений, а также разработка алгоритма взаимодействия субъектов системы управления. Для решения поставленных задач целесообразно применение теории активных систем, позволяющей учесть активность субъектов, которая заключается в выборе стратегий в зависимости от своего текущего состояния (состава действующих сил и средств, нормативных документов и внутренних указов). Это является важным условием в связи с тем, что территориальные подразделения, ответственные за БДД на муниципальном уровне, относятся к различным ведомствам, соответственно их функционирование определяется различными указами, нормативами и материальным обеспечением.

На сегодняшний день в России создана и успешно функционирует многоуровневая система нормативных правовых актов, обеспечивающая правовое регулирование всех вопросов, связанных с деятельностью ГИБДД МВД России. Вместе с тем ряд направлений требует дополнительного разрешения на законодательном уровне. Среди ученых и практиков обсуждаются проблемные вопросы совершенствования судебной системы¹. Полагаем, что актуальным является создание специализированных судов,

¹ Фомичев Д.С. Нормативное правовое регулирование деятельности ГИБДД МВД России в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы деятельности по обеспечению без-

рассматривающих вопросы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения как по гражданским, так и по административным и уголовным делам. Важным является и совершенствование законодательства, устанавливающего меры уголовной и административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. Актуальным в настоящий момент является усиление ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия. Существуют и проблемы, связанные с реализацией полномочий сотрудниками полиции при пресечении правонарушений. Не решен до настоящего времени в должной мере вопрос об ответственности родителей и педагогов в случае, если в дорожно-транспортном происшествии пострадал малолетний ребенок. Существующие пробелы в законодательстве и современное состояние дорожно-транспортного травматизма диктуют необходимость пристального внимания к нормативному правовому регулированию данной сферы общественных отношений и совершенствованию законодательства.

2. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Водитель механического транспортного средства обязан:

- иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки: водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории; регистрационные документы на данное транспортное средство (кроме мопедов), а при наличии прицепа – и на прицеп (кроме прицепов к мопедам); в установленных случаях – разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а также специальные разрешения, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного транспортного средства, крупногабаритного транспортного средства либо транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов; документ, подтверждающий факт установления инвалидности, в случае управления транспортным средством, на котором установлен опознавательный знак «Инвалид»;

- при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями; при управлении мотоциклом – быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

- иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа – и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении, а также документы, предусмотренные таможенным законодатель-

опасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции / сост.: А.В. Вашкевич, А.В. Ефимовский, 2019. С. 290.

ством Евразийского экономического союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз данного транспортного средства (при наличии прицепа – и прицепа);

- иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа – и на прицепе) регистрационные и отличительные знаки государства, в котором оно зарегистрировано. Отличительные знаки государства могут помещаться на регистрационных знаках.

Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию уполномоченных должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации.

Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов. При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части). При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

На любых дорогах с двусторонним движением запрещается движение по полосе, предназначенной для встречного движения, если она отделена трамвайными путями, разделительной полосой, разметкой 1.1, 1.3 или 1.11, прерывистая линия которой расположена слева. На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой. На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки 1.9), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

Вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, водитель транспортного средства, для которого установлено ограничение скорости, а также водитель транспортного средства (состава транспортных средств) дли-

ной более 7 м должен поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие его транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу. Это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне.

Регулируемые перекрестки. При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо. Таким же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления его движения. Однако при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

Нерегулируемые перекрестки. На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения. На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления его движения.

В случае, когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этими же правилами должны руководствоваться водители, движущиеся по второстепенным дорогам. На перекрестке равнозначных дорог, за исключением случая, предусмотренного пунктом 13.11 (1) Правил, водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения. При въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку. При повороте налево или развороте водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. Если водитель не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, грязь, снег и тому подобное), а знаков приоритета нет, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств. Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта 14.1 Правил.

Движение через железнодорожные пути. Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине). При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины). Запрещается выезжать на переезд: при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора); при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума); при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком, либо с вытянутыми в сторону руками); если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде; если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, запрещается: объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства; самовольно открывать шлагбаум; провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы; без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

Перевозка грузов. Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства. Перед началом и во время движения водитель обязан контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения. Перевозка груза допускается при условии, что он: не ограничивает водителю обзор; не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства; не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой; не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД

Обеспечение безопасности дорожного движения является комплексной проблемой, решение которой связано с совершенствованием и эффективностью законодательства, внедрением современных форм и методов деятельности, а также формированием оптимальной структуры государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. В соответствии с действующими нормативными правовыми актами основная роль в координации и выполнении задач по обеспечению безопасности дорожного движения возлагается на Госавтоинспекцию. Госавтоинспекция в своей деятельности осуществляет оперативно-профилактические, контрольные, надзорные и разрешительные 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. 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.

Предметом федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области безопасности дорожного движения является соблюдение лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства, требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Результатом исполнения государственной функции является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения; предупреждение и пресечение правонарушений в данной области; сокращение количества ДТП, числа погибших и раненых в них людей; максимально возможное обеспечение бесперебойного движения транспортных средств.

Государственная функция осуществляется непрерывно. Исполнение государственной функции включает в себя следующие административные процедуры: надзор за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме; остановку транспортного средства; остановку пешехода; проверку документов, идентификационного номера, номера кузова, номера шасси транспортного средства, государственных регистрационных знаков транспортного средства, а также технического состояния находящегося в эксплуатации транспортного средства; применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях; выезд на место дорожно-транспортного происшествия.

Общие требования к выполнению административных процедур (действий) сотрудниками ДПС. Выполнение указанных выше административных процедур (действий) в электронной форме не осуществляется. При исполнении государственной функции сотрудники должны находиться в форменном обмундировании, иметь служебное удостоверение и нагрудный знак. Сроки выполнения сотрудниками административных процедур (действий) должны быть минимально необходимыми для их осуществления, исходя из конкретной обстановки. Необоснованные действия (бездействие) сотрудников, влекущие увеличение времени выполнения административных процедур (действий) в отношении участников дорожного движения, обжалуются в порядке, установленном разделом V Административного регламента. В случае использования сотрудником при исполнении государственной функции фото-, видео- и звукозаписывающей аппаратуры, в том числе установленного в патрульном автомобиле видеорегистратора, он уведомляет об этом участников дорожного движения (лиц, присутствующих при осуществлении административных процедур). Осуществление сотрудником административных процедур при надзоре за дорожным движением при наличии возможности должно производиться в поле обзора систем видеонаблюдения, размещенных в патрульных транспортных средствах и на стационарных постах, либо носимых видеорегистраторов.

Для видеозаписи процессуальных действий, проводимых без участия понятых, допускается использование сотрудником цифровой аппаратуры (носимых видеорегистраторов, видеокамер, фотоаппаратов с функцией видеозаписи, прочих устройств, позволяющих осуществлять видеозапись). Полученные при совершении административных действий видеозаписи приобщаются к соответствующему протоколу либо акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Процессуальные документы должны заполняться разборчиво шариковой ручкой (с наполнителем черного, синего или фиолетового цвета) либо с использованием печатающего устройства.

В случае обращения участника дорожного движения сотрудник обязан назвать свои должность, звание, фамилию, внимательно его выслушать, принять соответству-

ющие меры в пределах своих полномочий либо разъяснить, в чью компетенцию входит решение поставленного вопроса. 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, а также о телефонах для получения информации о перемещении задержанных транспортных средств и местах расположения специализированных стоянок для хранения задержанных транспортных средств.

Обращение к водителю транспортного средства должно осуществляться со стороны местонахождения водителя. При наличии объективных обстоятельств (угроза личной безопасности при нахождении на проезжей части, загрязненность дорожного покрытия и др.) сотрудник вправе обратиться к водителю с противоположной стороны транспортного средства или выполнить иные действия, предусмотренные Административным регламентом, в зависимости от складывающейся ситуации. Сигналы сотрудника участникам дорожного движения должны подаваться четко и быть понятными для участников дорожного движения.

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. При возникновении конфликтных ситуаций, претензий или по требованию участников дорожного движения сотрудник разъясняет порядок обжалования своих действий.

По требованию участника дорожного движения сотрудник должен сообщить местонахождение и телефон дежурного отделения (группы) подразделения ДПС либо телефон дежурной части территориального органа МВД России на районном уровне, в котором он проходит службу. С документами граждан при проверке необходимо обращаться аккуратно, не делать в них каких-либо отметок в не предусмотренных для этого местах. Если документ передается вместе с деньгами, ценными бумагами, какими-либо предметами, необходимо вернуть документ гражданину и предложить владельцу передать документ без денег, ценных бумаг и предметов. Документы, передаваемые участниками дорожного движения для проверки, принимаются сотрудниками без обложек и без удерживающих устройств. Сотрудникам запрещается принимать от участников дорожного движения материальные ценности, а также какие-либо вещи, предметы или документы, за исключением необходимых для выполнения административных действий. В случае обращения участника дорожного движения к сотруднику в целях склонения к злоупотреблению служебным положением, получению взятки, злоупотреблению полномочиями либо иному незаконному использованию своего должностного положения вопреки законным интересам общества и государства, а также склонения к совершению указанных деяний от имени или в интересах юридического лица, сотрудник обязан подать соответствующее уведомление о таком факте в установленном МВД России порядке.

При наличии в действиях участника дорожного движения признаков преступления сотрудником принимаются меры к задержанию этого лица, соответствующая информация докладывается дежурному для принятия решения о вызове следственно-оперативной группы, либо доставления задержанного в орган внутренних дел.

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 территори-

ального органа МВД России на районном уровне, 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 на текущие сутки по постам, маршрутам патрулирования и времени несения службы (по сменам) осуществляется: в отдельном строевом подразделении, входящем в структуру территориального органа МВД России на региональном уровне, – по решению командира отдельного строевого подразделения; в подразделении ДПС, входящем в структуру территориального органа МВД России на региональном уровне, – по решению начальника соответствующего подразделения Госавтоинспекции.

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, входящего в структуру территориального органа МВД России на региональном уровне, начальником подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне, вышестоящими руководителями и фиксируется в постовой ведомости¹. Задачи нарядам ДПС, заступающим на посты, маршруты патрулирования, не предусмотренные дислокацией, определяются служебным заданием, которое доводится на инструктаже². В безотлагательных случаях решение о маневре, а также об изменении предусмотренного карточкой, служебным заданием места несения службы нарядом ДПС в пределах маршрута патрулирования принимается 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.

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, маршрут 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, иметь светоотражающую экипировку (для несущих службу в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, на стационарных постах ДПС, а также работающих на местах ДТП), «мотоциклетную форму установленного образца с нательной защитой (для несущих службу на мотоциклах)»; опрятный внешний вид и исправное снаряжение, а также служебное и водительское удостоверение; нагрудный знак и жетон с личным номером; служебную книжку; карточку поста, маршрута патрулирования или служебное задание; 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; 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 за-

¹ Решение об изменении дислокации поста (маршрута патрулирования), подлежащего обязательному закрытию, может приниматься только по согласованию с руководителем органа управления.

² 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.

дач 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, территориального органа МВД России на районном уровне, в структуру которого входит строевое подразделение (лица, их замещающие), вышестоящий руководитель в присутствии дежурного, о чем делается запись в постовой ведомости.

По решению руководителя территориального органа МВД России инструктажи могут проводиться совместно с сотрудниками других наружных служб, представителями предприятий, осуществляющих негосударственную (частную) охранную деятельность, привлекаемыми к участию в обеспечении правопорядка в общественных местах в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Рассмотрев некоторые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения, сформулируем приоритеты в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации: 1. Усиление юридической ответственности за нарушения правил дорожного движения. 2. Совершенствование подготовки водительских кадров. 3. Совершенствование деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. 4. Повышение уровня развития дорожной инфраструктуры. 5. Повышение уровня технического состояния транспортных средств.

4. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГИБДД МВД РОССИИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ДОРОЖНОГО НАДЗОРА

Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, в соответствии с которым Госавтоинспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

Согласно Положению, одной из функций Госавтоинспекции является осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования: к строительству и реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта; к эксплуатационному состоянию и ремонту дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения; к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов.

В настоящее время осуществление государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, порядок использования специальных технических средств для контроля за эксплуатационным состоянием дорог является объективной необходимостью.

Правовые основы осуществления государственной функции по контролю, надзору за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Действующее законодательство прямо не проводит разграничение значений терминов «контроль» и «надзор», считая эти термины синонимами. Обобщая различные подходы к определениям контроля и надзора, дадим наиболее актуальные термины, применяемые в настоящее время.

Обеспечение безопасности дорожного движения – это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий. Данным законом определена обязанность полиции по осуществлению государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Предметом федерального государственного надзора является соблюдение юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами-участниками дорожного движения обязательных требований безопасности к строительству и реконструкции автомобильных дорог (за исключением требований, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного строительного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского электрического транспорта; к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением требований, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного строительного надзора при капитальном ремонте и государственного надзора за обеспечением сохранности дорог федерального значения), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения.

Также регламент устанавливает: круг прав и обязанностей подразделений и должностных лиц дорожного надзора и субъектов надзора; требования к порядку исполнения государственной функции, где прописан порядок информирования об исполнении государственной функции и сроки исполнения государственной функции; состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур, а также требования к порядку их выполнения; порядок надзора за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме.

Организация деятельности, задачи, полномочия и методы деятельности подразделений дорожного надзора ГИБДД МВД России. Организация деятельности подразделений дорожного надзора Госавтоинспекции осуществляется с учетом структурного построения. Рассмотрим перечень прав и обязанностей ГИБДД и ее должностных лиц в пределах рассматриваемой темы. В пункте 19 статьи 12 Федерального закона «О полиции» определены обязанности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения, где предписано осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В Положении о ГИБДД МВД России более требовательно сформулированы обязанности Госавтоинспекции, нежели в Федеральном законе «О полиции», а именно: «обеспечение соблюдения вышеназванными юридическими и физическими лицами правил, нормативов, стандартов в сфере ОБДД с целью сохранения жизни и здоровья граждан». Отсюда следует, что Госавтоинспекция не просто осуществляет контроль, но и обязана принять все меры к тому, чтобы правила, нормативы и стандарты соблюдались объектами контроля.

В ходе проведения мероприятий контроля целесообразно изучать соответствие требованиям правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов следующих параметров эксплуатационного состояния дорог, в том числе элементов их обустройства: состояния проезжей части, обочин, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек; обеспечения видимости на кривых в плане и продольном профиле, пересечениях и примыканиях; обозначения и оборудования пешеходных переходов; ограждения мест производства работ на проезжей части, организации и состояния их объездов; наличия и состояния технических средств организации дорожного движения, пра-

вильности их применения, в том числе соответствия режимов работы светофорной сигнализации документации по организации дорожного движения; состояния системы маршрутного ориентирования водителей; наличия площадок для отдыха и состояния подъездов к ним; возвышения (занижения) люков смотровых колодцев, решеток дождеприемников и рельсов к уровню проезжей части; наличия и исправности наружного освещения; наличия стоянок около культурно-развлекательных, торговых и спортивных центров, административных зданий, больниц и поликлиник и объектов отдыха, в жилых массивах, в том числе для транспортных средств инвалидов; обустройства маршрутов транспортных средств общего пользования (автобусов, троллейбусов, трамваев); состояния и оборудования остановочных пунктов.

5. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА И ЭКЗАМЕНАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД

В Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России в Управлении организации регистрационно-экзаменационной деятельности, технического надзора созданы соответственно отдел № 4 «Организации регистрационной деятельности» и отдел № 5 «Организации деятельности по техническому надзору», отдел № 6 «Организации экзаменационной деятельности и предоставления государственных услуг». В соответствии с действующим Положением о ГУ ОБДД МВД России¹ на данные отделы возлагаются обязанности по формированию правовых подходов к допуску транспортных средств к движению по дорогам общего пользования; внесению изменений в конструкцию подвижного состава автомобильного транспорта, а также подготовке предложений по совершенствованию законодательных актов по вопросам допуска лиц к управлению механическими транспортными средствами на территории Российской Федерации.

В 2010 г. принят Закон «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»². Основными целями Закона являются повышение качества предоставления государственных услуг и исполнения государственных функций, предусматривающих взаимодействие с гражданами или организациями, а также повышение эффективности и результативности деятельности государственных органов и органов местного самоуправления.

Действие Закона распространяется на деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов управления государственных внебюджетных фондов Российской Федерации, исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации, местных администраций по предоставлению государственных услуг физическим лицам и организациям, а также по исполнению государственных функций. Кроме того, в сферу регулирования закона включена деятельность организаций, участвующих в установленном порядке в предоставлении (исполнении) государственных услуг (функций), в том числе и относящихся к Госавтоинспекции, получивших соответствующую конкретизацию в правовых актах Правительства России и ведомственных нормативах МВД России. Действующий Закон установил требования к процедурам предоставления и исполнения государственных услуг, а также к порядку

¹ Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 678. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

взаимодействия органов, предоставляющих и исполняющих государственные услуги (функции), с гражданами и организациями, в том числе в электронном виде.

Немаловажным аспектом является то, что Закон впервые ввел такие понятия, как: «государственная (муниципальная) услуга», «государственная (муниципальная) (функция)», «заявитель», «запрос», «административный регламент», «стандарт предоставления государственной (муниципальной) услуги, исполнения государственной (муниципальной) функции», «многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг», «предоставление государственных (муниципальных) услуг, исполнение государственных (муниципальных) функций в электронном виде».

Следует отметить, что Законом установлены полномочия федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере административной реформы. Так, в частности, на Правительство Российской Федерации возлагается обязанность проведения в установленном порядке мониторинга предоставления государственных услуг. С этой целью и в порядке исполнения Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 601 «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления» Правительство Российской Федерации своим постановлением утвердило Правила оценки гражданами качества предоставления государственных услуг, а также применения результатов оценки как основания для принятия решения о досрочном прекращении исполнения соответствующими руководителями своих должностных обязанностей.

Этим постановлением утвержден перечень государственных услуг, в отношении которых проводится оценка гражданами эффективности деятельности руководителей территориальных органов исполнительной власти. К государственным услугам, внесенным в этот перечень, предоставляемым МВД России и подлежащим оценке со стороны граждан, отнесены: проведение экзаменов на право управления транспортными средствами и выдача водительских удостоверений; регистрация автотранспортных средств и прицепов к ним.

Отдельная глава 5 Закона посвящена использованию информационно-телекоммуникационных технологий при предоставлении государственных и муниципальных услуг (включая Федеральный реестр государственных и муниципальных услуг (функций) и Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)¹) с применением единой системы межведомственного электронного взаимодействия. Создание и функционирование Единого портала государственных (муниципальных) услуг (функций) позволяет обеспечивать свободный доступ заявителей к части получения сведений об услугах (функциях), размещенных в сводном реестре государственных (муниципальных) услуг (функций) и распространяемых с использованием сети Интернет в электронном виде.

В настоящее время в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предоставляются государственные услуги, которые оказываются как при личном обращении в подразделения Госавтоинспекции, с помощью Единого портала государственных и муниципальных услуг, так и в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг: по регистрации транспортных средств; по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений; по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов; по выдаче разрешения на внесение изменений в конструкцию находящегося в эксплуатации колесного транспортного средства; по выдаче сви-

¹ Сведения об информационно-телекоммуникационных ресурсах [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gosuslugi.ru> (дата обращения: 25.10.2021).

детельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Однако Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» пунктом 1 статьи 2 закрепляет, что государственная услуга – это деятельность по реализации функций органа исполнительной власти, в том числе и в области дорожного движения, по запросам заявителей в пределах установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации, субъектов РФ полномочий органов, предоставляющих государственные услуги.

6. РЕГИСТРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Регистрация транспортных средств осуществляется в целях: обеспечения их государственного учета, надзора за соответствием конструкции, техническим состоянием и оборудованием транспортных средств установленным требованиям безопасности; выявления преступлений и пресечения правонарушений, связанных с использованием транспортных средств; исполнения законодательства Российской Федерации.

Если рассматривать транспортное средство как вещь, несмотря на то, что это технически сложное устройство, то в соответствии со статьей 128 Гражданского кодекса Российской Федерации вещи относятся к объектам гражданских прав. Статьей 130 ГК РФ установлено, что движимые вещи не имеют прочной связи с землей, поэтому их можно перемещать без несоразмерного ущерба назначению. К примеру, ТС, оборудование – это движимое имущество. В соответствии с пунктом 3 статьи 15 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» ТС допускается к участию в дорожном движении в случае, если оно состоит на государственном учете, его государственный учет не прекращен, и оно соответствует основным положениям о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении, установленным Правительством Российской Федерации. Требования, касающиеся государственного учета, не распространяются на ТС, участвующие в международном движении или ввозимые на территорию Российской Федерации на срок не более одного года. Государственная регистрация ТС производится подразделениями ГИБДД МВД России, на которые возложена функция по регистрации ТС как самостоятельно, так и во взаимодействии со специализированными организациями, участвующими в государственной регистрации ТС. В регистрационных подразделениях Госавтоинспекции подлежат государственной регистрации и учету: наземные самоходные устройства категорий «L», «M», «N» на колесном ходу с мощностью двигателя (двигателей) более 4 киловатт или с максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, предназначенные для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на них, а также прицепов (полуприцепов); ТС (за исключением временно ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза на срок не более 1 года, либо являющихся товаром, реализуемым юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, осуществляющими торговую деятельность), а также базовые ТС и шасси ТС, перегоняемые к конечным производителям или в связи с вывозом за пределы территории РФ, ТС, являющиеся опытными (испытательными) образцами.

Государственная регистрация ТС осуществляется регистрационными подразделениями за собственником ТС (за исключением лица, не достигшего возраста 16 лет либо признанного недееспособным), или лицом, владеющим ТС на праве хозяйственного ведения, на праве оперативного управления либо на основании договора лизинга, или одним из родителей, усыновителей либо опекунов (попечителей) лица, не достигшего возраста 16 лет, являющегося собственником ТС, или опекуном недееспособного

гражданина, являющегося собственником ТС. Владелец ТС обязан обратиться с заявлением в регистрационное подразделение для постановки ТС на государственный учет в течение 10 дней со дня выпуска в обращение ТС при изготовлении его для собственного пользования, со дня временного ввоза ТС на территорию РФ на срок более 1 года либо со дня приобретения прав владельца ТС, ранее не состоявшего на государственном учете в РФ, для внесения изменений в регистрационные данные ТС в связи со сменой владельца ТС в течение 10 дней со дня приобретения прав владельца ТС.

В соответствии с действующим законодательством в подразделениях Госавтоинспекции не подлежат регистрации ТС: участвующие в международном движении; ввозимые на территорию РФ на срок не более 1 года; имеющие объем двигателя внутреннего сгорания 50 куб. см и менее либо максимальную мощность электродвигателя 4 кВт и менее; являющиеся товаром, реализуемым юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, осуществляющими торговую деятельность.

Рассмотрим более подробно регистрацию ТС в Госавтоинспекции. В первую очередь следует обратить внимание на то, что законодателем приняты нормы, устанавливающие определенные последствия при отсутствии регистрации ТС. Так, нарушение правил регистрации ТС в Госавтоинспекции признается административным правонарушением, за которое в части 1 статьи 19.22 КоАП РФ установлена административная ответственность в виде штрафа в размере: для граждан – от 1500 до 2000 руб.; для должностных лиц (в том числе индивидуальных предпринимателей – примечание к статье 2.4 КоАП РФ) – от 2000 до 3500 руб. Согласно примечанию к статье 2.4 КоАП РФ такими лицами являются руководители и иные работники организаций, выполняющие организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции; для юридических лиц – от 5000 до 10 000 руб.

Для совершения регистрационных действий владельцем ТС или его представителем заявление и прилагаемые к нему документы подаются в регистрационное подразделение лично или с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

Административный регламент содержит перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных органов, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, и которые заявитель вправе представить по собственной инициативе, а также способы их получения заявителями, в том числе в электронной форме, порядок их представления.

Для совершения регистрационных действий в отношении ТС юридических лиц по месту нахождения их обособленных подразделений из информационных ресурсов федеральных органов исполнительной власти посредством СМЭВ дополнительно запрашиваются (представляются): сведения (при представлении самостоятельно – уведомление) о постановке на учет российской организации в налоговом органе на территории Российской Федерации, подтверждающие ее постановку на учет по месту нахождения обособленного подразделения (предоставляются ФНС России); сведения (при представлении самостоятельно – свидетельство) о постановке на учет иностранной организации, подтверждающие ее постановку на учет по месту нахождения обособленного подразделения (предоставляются ФНС России); сведения (при представлении самостоятельно – документы), подтверждающие аккредитацию (регистрацию, создание) обособленного подразделения на территории Российской Федерации (для филиалов и представительств иностранных юридических лиц) (предоставляются ФНС России); сведения (при представлении самостоятельно – учредительные документы юридического лица с указанием в них сведений об обособленном подразделении, либо положе-

ние об обособленном подразделении, либо распоряжение, подтверждающие создание обособленного подразделения; сведения о регистрации филиала и внесении его в единый государственный реестр юридических лиц – для филиалов; сведения об открытии представительства, выданные аккредитующим органом, и сведения о внесении представительства в Сводный государственный реестр – для представительств; сведения об открытии корреспондентского пункта – для корреспондентского пункта иностранного средства массовой информации.

Для совершения регистрационных действий в отношении ТС, принадлежащих дипломатическим представительствам, консульским учреждениям, международным (межгосударственным) организациям, дополнительно запрашиваются сведения о постановке представительств, учреждений, организаций на учет в налоговом органе.

При предоставлении государственной услуги должностным лицам запрещается требовать от заявителя:

представления документов и информации или осуществления действий, представление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги;

представления документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами РФ, нормативными правовыми актами субъектов РФ и муниципальными правовыми актами находятся в распоряжении государственных органов, предоставляющих государственную услугу, иных государственных органов, органов местного самоуправления и (или) подведомственных государственным органам и органам местного самоуправления организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг;

представления документов и информации, отсутствие и (или) недостоверность которых не указывались при первоначальном отказе в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги, либо в предоставлении государственной услуги.

Заявление и документы, принятые от заявителя, подлежат регистрации в течение 5 минут после их приема. Заявление, поступившее в форме электронного документа, принимается к рассмотрению в течение рабочего дня, следующего за днем его получения. Заявления принимаются должностным лицом в течение всего времени, установленного графиком приема в регистрационном подразделении. Регистрация заявления осуществляется путем внесения указанных в нем сведений в автоматизированные информационные системы.

Срок предоставления государственной услуги не должен превышать одного часа и исчисляется с момента приема к рассмотрению у заявителя документов, необходимых для предоставления государственной услуги, независимо от способа подачи заявления. Заявления принимаются сотрудниками регистрационных подразделений в течение всего времени, установленного графиком приема в регистрационном подразделении. Прием заявителей осуществляется в соответствии с очередностью предварительной записи, сформированной с учетом заявлений, поданных с помощью Единого портала, и заявок системы управления электронной очереди и иных электронных систем управления движением заявителей, реализованных в регистрационных подразделениях.

7. ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Одной из наиболее острых социально-экономических проблем в РФ выступает безопасность дорожного движения. Это обусловлено высокими показателями количества дорожно-транспортных происшествий в последние годы. Так, согласно данным Росстата и Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, динамика количества ДТП в РФ и числа раненых и погибших в 2015–2020 гг. хоть и говорит о тенденции к небольшому снижению по указанным показателям, но цифры по-прежнему остаются пугающими. РФ является неблагополучной страной с позиции числа происходящих аварий на автомобильных дорогах и жертв, которые влекут за собой эти аварии. Отмечается, что больше всего люди и транспортные средства страдают вследствие невнимательности, некорректного поведения водителей автомобилей, а также нахождения их в алкогольном и наркотическом опьянении. Все проблемы, которые появляются при применении норм об ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, являются сложными, многообразными, острыми, требующими постоянного совершенствования законодательства. Если анализировать реализуемую политику государства в сфере административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, то можно отметить тенденцию к ужесточению мер такой ответственности. В качестве основных направлений реализации данной политики можно назвать следующие: пересмотр размера установленных штрафных санкций, применяемых к нарушителям ПДД, с тенденцией к их увеличению; широту применения специальных автоматических средств фото- и видеофиксации, дающих возможность выявить нарушения Правил дорожного движения; разработку законопроектов, которые нацелены на обеспечение безопасности дорожного движения с учетом современных условий дорожного развития, увеличения количества автотранспорта и т.п., ужесточение мер ответственности участников дорожного движения. Относительно распространенности административных правонарушений в дорожном движении исследователями приводится влияющая на правосознание граждан закономерность, которую выделил психолог Дитер Клебельсберг. Ее сущность заключается в том, что интенсивное принятие нормативных установок, которое не подкреплено высоким уровнем и качеством контроля (надзора) за их соблюдением, фактически всегда влечет распространение правового нигилизма среди населения страны, а также потерю значимости данных законодательных норм. Учитывая сказанное, важным условием увеличения защищенности участников дорожного движения от ДТП и уменьшения степени тяжести их последствий необходимо считать оптимизацию законодательной базы в сфере осуществления контрольно-надзорной деятельности ГИБДД.

В ежедневной практике сотрудников ГИБДД возникает значительное число ситуаций с остановкой водителей в алкогольном или наркотическом опьянении. В связи с этим существует ряд проблем в сфере осуществления медицинского освидетельствования, осложняющих контрольно-надзорную деятельность сотрудников ГИБДД. Необходимо сказать, что в целом «для привлечения к административной ответственности лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, по статье 12.8 КоАП РФ либо за отказ от прохождения медицинского освидетельствования по статье 12.26 КоАП РФ имеется необходимая нормативно-правовая база».

Согласно действующему законодательству РФ, водитель транспортного средства наделен обязанностью по требованию сотрудников ГИБДД пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Вместе с тем в ПДД не закреплена обязанность водителей выполнять требование уполномоченного должностного лица о направлении на медицин-

ское освидетельствование. Данный факт является значимым пробелом законодательства РФ при осуществлении сотрудниками ГИБДД контрольно-надзорной деятельности¹.

В то же время правовая природа направления на медицинское освидетельствование водителей на сегодняшний день не имеет конкретики в законодательстве РФ. Так, например, в практике контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД возникают ситуации, когда лицо, управляющее транспортным средством, согласно на медицинское освидетельствование, однако при этом отказывается от направления на медицинское освидетельствование. Например, это может происходить по причине удаленности медицинской организации.

Несмотря на то, что рассматриваемая мера принуждения закреплена рядом законов и подзаконных нормативных актов, ответственность за отказ от её выполнения нигде не установлена. В таких случаях водители привлекаются по части 1 статьи 12.26 КоАП РФ. Отдельного внимания заслуживает проблема документального оформления отправления на медицинское освидетельствование пострадавших участников ДТП сотрудниками ГИБДД. Следовательно, можно сделать вывод о том, что в практике контрольно-надзорной деятельности ГИБДД отказ водителя от направления на медицинское освидетельствование трактуется как отказ от процедуры медицинского освидетельствования.

Необходимо обеспечить отметку о нарушении правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшем причинение легкого, среднего или тяжелого вреда здоровью потерпевшего, на бумажном носителе технического средства измерения, так как у водителя, находящегося в беспомощном состоянии, нет возможности взять забор воздуха на наличие алкоголя в парах выдыхаемого воздуха. Введение данной рекомендации в практику реализации контрольно-надзорной деятельности ГИБДД при составлении полноценного, непротиворечивого, собранного согласно всем действующим требованиям законодательства РФ административного материала предоставит полученным доказательствам по делу об административном правонарушении юридическую силу в судебных инстанциях.

Одним из краеугольных моментов в ежедневной практике контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД выступает проблема недостаточности законодательного регулирования правил исполнения предписаний о снятии тонировки со стекол автомобиля, не соответствующих установленным нормам. Согласно положениям части 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ, инспекторами ДПС при составлении административных материалов выносятся требования об устранении тонировки. Несоблюдение данного требования при повторном нарушении водителем автотранспортного средства расценивается как неповиновение законному распоряжению сотрудника полиции и предусматривает применение к нарушителю статьи 19.3. Решения о наказании по указанной статье выносятся в районных судах. При этом судьи сталкиваются с тем, что в требовании, выписанном сотрудниками ГИБДД, не уточняется срок, в который водитель должен устранить нарушение и снять тонировку. Выносятся решения об освобождении водителя от административной ответственности в связи с отсутствием состава административного правонарушения. Следует также отметить, что требование об устранении правонарушения (о снятии тонировки) не является процессуальным документом, официально закрепленным в КоАП РФ. На сегодняшний день существует объективная необходимость внесения изменений в КоАП РФ, а именно – введения дополнительного пункта в часть 3.1 статьи 12.5, который будет устанавливать четкие сроки исполнения водителями требования об устранении правонарушения (о снятии тонировки), ответственность за нарушение данного требования, а также за повторное правонарушение в

¹ Кравченко Т.А., Поспеев К.Ю. Проблемы пропаганды безопасности дорожного движения // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2017. № 18-3. С. 92.

виде вновь произведенной тонировки стекол автомобиля в течение одного года после предыдущего снятия по требованию сотрудника ГИБДД. Данную ответственность предлагается установить по аналогии с санкцией за такое правонарушение, как проезд на запрещающий сигнал светофора (часть 3 статьи 12.12 КоАП РФ), за которое установлен штраф в размере 5000 рублей или лишение права управления транспортным средством на срок от 4 до 6 месяцев. При повторном нарушении предусмотрено административное наказание в виде штрафа в размере 5000 рублей или лишение права управления транспортным средством на срок от 1 до 3 месяцев. Такой размер штрафных санкций будет более значимым для исполнения водителями требования по снятию тонировки со стекол автомобиля. Законодательное закрепление срока исполнения данного требования и его фиксация в бумажной форме, которую заполняет сотрудник ГИБДД, позволят в дальнейшем судам привлекать водителей, нарушивших предписание сотрудника полиции, к административной ответственности. Кроме того, ужесточение санкций за тонировку стекол транспортного средства, не соответствующую требованиям законодательства, должно снизить количество случаев тонировки стекол в целом, а также увеличить число водителей, готовых снять ее непосредственно на месте. Анализ законодательства РФ в части безопасности дорожного движения и анализ ежедневной практики контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД показывают, что проблема недостаточности закрепления сроков выполнения требований и т.п. присуща самым разным случаям, связанным с управлением водителями транспортными средствами. Так, на сегодняшний день в паспорт технического средства не ставится отметка с датой в случае продажи транспортного средства, что в дальнейшем затрудняет привлечение правонарушителей к административной ответственности и своевременную постановку транспортного средства на учет в течение 10 суток. Это связано с тем, что согласно гражданскому законодательству РФ договор купли-продажи может составляться в рукописной форме между продавцом и покупателем и не требует официального заверения. Таким образом договор может быть переписан несколько раз.

Для устранения данной проблемы представляется необходимым внести дополнение в часть 2 статьи 12.1 КоАП РФ, которое будет закреплять обязательное внесение в паспорт технического средства даты продажи транспортного средства при составлении договора купли-продажи. В случае отсутствия данной отметки необходимо привлекать к административной ответственности. Применительно к статье 12.15 КоАП РФ, которая закрепляет ответственность за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона, можно предложить обратиться к предыдущей версии КоАП РФ и ввести термин «нарушение правил обгона транспортного средства», в соответствии с которым необходимо будет принимать решения о привлечении виновных водителей к административной ответственности. Это актуально и с учетом того факта, что часто дорожная разметка может быть не явно видна (например, замечена снегом), не обновлена после ремонта и т.п., и в случае рассмотрения административного правонарушения сотрудниками ГИБДД по статье 12.15.1 КоАП РФ назначается санкция в виде штрафа (1500 руб.), фактически менее строгая, чем по пункту 4 указанной статьи при выезде в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления.

Следовательно, ужесточение данного требования и санкций за его нарушение даст возможность оперативно и своевременно проводить профилактику нарушений на дорогах и ДТП, а также сократить дорожно-транспортный травматизм.

Таким образом, административное законодательство, несмотря на его широту, достаточную динамику развития и внесения изменений все еще имеет ряд пробелов, проблем и остается достаточно противоречивым по ряду ситуаций, с которыми сталки-

ваются сотрудники ГИБДД при осуществлении контрольно-надзорной деятельности, и требует пристального внимания со стороны законодателя. Вопросы безопасности дорожного движения продолжают оставаться актуальными для нашей страны. Решение данных вопросов возлагается на МВД России в лице Госавтоинспекции. Как верно подмечает В.В. Афонин, необходимость в пропаганде безопасности дорожного движения возникает из того, что любая программа пропагандистской кампании содержит реальные цели. Такие цели разрабатываются путем изучения различных данных, собранных в ходе всесторонней оценки ситуации в сфере безопасности дорожного движения. Цели являются отправной точкой для мониторинга эффективности пропаганды безопасности дорожного движения в решении поставленных задач. Задачи должны соответствовать критериям SMART, т.е. быть конкретными, измеримыми, достижимыми, релевантными и иметь реальные сроки выполнения. Эффективность пропаганды безопасности дорожного движения можно изучать в статике или динамике. В этой связи для оценки эффективности пропаганды желательно включать как краткосрочные, так и средне- и долгосрочные задачи. Например, программа по повышению уровня использования ремней безопасности в Липецкой области, реализуемая в рамках международного проекта «Безопасность дорожного движения в десяти странах – RS10», преследовала цели различного уровня. В начале программы стояли цели повышения информированности водителей и пассажиров в вопросах необходимости использования ремней безопасности. Для решения этой цели ставились конкретные задачи по повышению информированности о законах и санкциях, о плюсах использования ремней безопасности и развенчанию существующих мифов о них, осведомленности об ужесточении полицейского контроля¹. Рассматривая вопрос, касающийся эффективности пропаганды безопасности дорожного движения, отметим, что эффект – это частный момент эффективности. Он свидетельствует об отдельном достижении средства пропаганды или разового пропагандистского мероприятия путем сопоставления результатов пропагандистского воздействия. Целый ряд положительных эффектов пропаганды безопасности дорожного движения может переходить в ее эффективность. Полученные результаты и эффекты пропагандистского воздействия оцениваются с помощью тех или иных критериев. При психологическом подходе к классификации критериев эффективности пропаганды особое внимание уделяется проблеме социальных установок и оценок (в западной социальной психологии используется понятие «аттитюды»).

Сотрудники ГИБДД должны являться примером поведения на дорогах, любые их действия должны быть понятны, открыты и справедливы по отношению ко всем участникам дорожного движения. Самым важным направлением деятельности ГИБДД в области пропаганды безопасности дорожного движения является сокращение детского дорожно-транспортного травматизма. Ведь самыми незащищенными участниками дорожного движения, по-прежнему, остаются дети. Большая роль в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма отводится родителям. Именно в семье у ребенка формируется осознанное отношение ко всему, что его окружает. И как бы хорошо ни обучали педагоги дополнительного образования детей правилам дорожного движения, стоит родителям хотя бы раз нарушить то или иное правило, все наши старания оказываются напрасными. Родители должны постоянно помнить об ответственности за своих несовершеннолетних детей, из-за неосторожного, а иногда и осознанного поведения которых может произойти дорожно-транспортное происшествие. Задача педагога дополнительного образования – найти такие методы и формы работы с роди-

¹ Афонин В.В. Приоритетные направления пропаганды безопасности дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, 2020. С. 13–19.

телями, которые помогли бы перевести их из разряда пассивных слушателей в активных участников воспитательно-образовательного процесса.

Перспективы внедрения зарубежного опыта обеспечения безопасности дорожного движения. Опыт большинства зарубежных стран, добившихся реальных успехов в обеспечении безопасности дорожного движения, говорит о том, что достижение социально значимых результатов в профилактике и предупреждении дорожно-транспортных происшествий возможно только при наличии встречного движения со стороны широких слоев общества¹. Стоит акцентировать внимание на примерах положительного опыта работы общественных организаций в организации обеспечения и пропаганды безопасности дорожного движения детей-пешеходов.

Правила дорожного движения в Европе отличаются от российских в основном величиной штрафа – нарушение в среднем обойдется минимум в 100-200 евро. Поэтому многие вещи в чужой стране становятся особенно актуальными. В Швеции и Финляндии автомагистрали зимой чистые, без гололеда, а вот второстепенные дороги часто заметены, с накатом и льдом. Поэтому зимой на нешипованной резине местами может быть дискомфортно. Еще один нюанс в Финляндии и Швеции – обработка дорог и тротуаров гранитной крошкой в городе. Часто гранитная крошка выносится в протекторе шин на трассу, а там на большой скорости это может быть чревато трещиной в лобовом стекле или проколом колеса².

В большинстве стран ограничение скорости движения легкового автомобиля по автомагистрали – 120-130 км/ч, в населенном пункте – 50 км/ч, если не указано иное. В Швеции, если нет дорожных знаков, в населенном пункте рекомендуется ехать со скоростью 30 км/ч, за пределами населенного пункта – 80-90 км/ч. Во всех странах действуют свои ограничения, о которых сообщает информационный щит при въезде в страну. Исключение составляют знаменитые автобаны Германии, где на многих трассах нет ограничения скорости движения. В некоторых странах превышением считается даже 1 км/ч (как в Швеции), в некоторых нравы проще (например, как в Испании и Италии), но злоупотреблять этим точно не стоит. В Финляндии на трассе, ведущей от Хельсинки к границе с РФ, дежурят патрули.

Парковка практически во всех городах в Европы платная. Бывают исключения – к примеру, в Вене по воскресеньям парковка бесплатна. Если все-таки нужно оставить авто на городской парковке на улице, то нужно учитывать следующие нюансы. Под знаком «Р» обычно гнездится куча табличек на языке оригинала – шведском, итальянском, немецком, испанском и т.д. Парковка может быть ограничена по дням недели, времени, разрешена только для резидентов или каких-то особых категорий граждан. Нарушителю либо выписывается штраф, либо грозит эвакуация. Городские парковки оплачиваются через паркомат. Исключение составляет Вена. В Италии есть Zona a traffico limitato – зона в историческом центре города, в которой ограничено или полностью запрещено движение машин. Как правило, проезд и парковка разрешены местным жителям и автомобилям, чьи номера включены в специальную базу. На въезде в ZTL стоят камеры, считывающие номера. ZTL есть почти во всех итальянских городах. В Стокгольме и Гетеборге существует налог на перегруженность дорог. При въезде в центр города есть специальное табло и камера, считывающая номера. На табло, в зави-

¹ Калужный Ю.Н., Хромов В.С. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 35.

² Евенко С.А., Ищенко С.А. Опыт общественных организаций зарубежных стран по пропаганде безопасности дорожного движения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: материалы IV Всероссийской научно-практической конференции / Краснодарский университет МВД РФ. Краснодар, 2015. С. 300–302.

симости от обстановки на дороге, времени суток и дня недели высвечивается стоимость въезда в город – от 0 (в выходные и праздничные дни) до 35 шведских крон за проезд. В день под такую камеру можно попасть несколько раз, максимальная плата в сутки – 106 крон (в Гетеборге – 60 крон). На данный момент непонятно, как эта система работает на машинах с российскими номерами.

Запреты на использование в машине видеорегистратора действуют в Бельгии, Люксембурге, Португалии и Швейцарии. В Германии на видеорегистраторы нет прямого запрета, но их использование не рекомендуется. Дело в том, что в Германии законы о видеорегистраторах неоднозначны. Так, например, суды в разных частях Германии толкуют применение автомобилистами видеорегистраторов по-разному. В большинстве случаев считается, что можно использовать видеозапись, сделанную на дороге во время поездки в автомобиле, но только в личных целях. В 2018 году немецкий суд установил, что запись не является нарушением закона, если она используется только для доказательства обстоятельств аварии¹.

В других странах Европейского союза могут использоваться видеорегистраторы, хотя недавно и были введены некоторые ограничения. Например, в Венгрии запись с видеорегистратора должна быть удалена не позднее чем через 5 дней. Во Франции и Норвегии видео с регистратора может быть использовано только в качестве доказательств невиновности водителя в аварии. В странах Европы публикация ролика с видеорегистратора, на котором видны номерные знаки автомобилей, есть изображение людей, а также обнародованы характеристики конкретных автомобилей, запрещена.

В некоторых странах Европы закон регулирует проявление высокой культуры вождения. Например, если во время движения водитель замечает в зеркалах заднего вида автомобили спецслужб (скорая помощь, пожарные, полицейские автомобили и т.д.), то он должен не просто уступить дорогу любым способом, а заранее перестроиться к краю дороги слева или справа (в зависимости от того, на какой полосе он едет), создав так называемый жизненный коридор для беспрепятственного движения экстренных служб. В Германии за пренебрежение этим простым правилом водитель может в некоторых случаях получить штраф в размере 200 евро.

Также необходимо строго соблюдать правило безопасной дистанции между машинами. В Польше ПДД регулируют эту обязанность только при движении в туннеле. В других странах Европы дистанция должна строго соответствовать текущей скорости автомобиля. То есть чем она выше, тем больше должна быть дистанция между машинами. Например, во Франции и Германии водитель, осуществляющий движение на скорости 100 км/ч, обязан держать дистанцию до идущего впереди автомобиля как минимум в 50 метров. Во Франции за несоблюдение этого правила дорожного движения предусмотрен штраф в размере 75 евро. В Германии этот штраф более существенный – до 200 евро.

Регламенты отдельных стран ЕС различаются с точки зрения перечня обязательного оснащения автомобиля. Однако это не означает, что в машине должно быть все, что предписывают иностранные правила. В соответствии с Венской конвенцией о дорожном движении, ратифицированной всеми государствами-членами Европейского союза, а также Россией, водитель может путешествовать по иностранным дорогам только с оборудованием, которое является обязательным в его стране. Это положение защищает водителя от необходимости иметь набор лампочек или буксирных тросов, которые обязательны согласно законодательству в ряде стран ЕС. Но это не значит, что водителю не нужен огнетушитель, предупреждающий аварийный знак, аптечка или желтый светоотражающий жилет. Напомним, что, согласно российским ПДД, водители

¹ В Германии на видеорегистраторы нет прямого запрета [Электронный ресурс]. URL: <http://tehnovar.ru> (дата обращения: 25.10.2021).

обязаны уступать место тем, кто едет в той полосе, в которую планируется перестроиться. Соответственно, при сужении полосы (например, когда заканчивается правая полоса разгона или правая полоса основного движения) водители, осуществляющие движение, обязаны уступить дорогу тем, кто движется по левой полосе. И только после этого водителям разрешено перестроиться из правой полосы в левую.

В некоторых странах Европы действует тот же принцип «уступи дорогу». Но есть некоторые различия в применении этого правила. Так, в Бельгии закон предусматривает, что в случае значительного нарушения движения в правой полосе из-за сужения дороги водители, которые осуществляют движение в этой полосе, вправе перестроиться заранее в левую полосу с преимуществом в движении, а водители автомобилей, идущих в левой полосе, обязаны в этом случае уступить дорогу.

Вождение без прав является законченным составом правонарушения и в Германии, и в России. Кодекс об административных правонарушениях по-разному оценивает деяние в случае, когда водитель не имеет права управления и лишён права управления. Во втором случае статья 12.7 определяет возможность наложения административного ареста или штраф в 5000 рублей. Немецкое законодательство гораздо жёстче – параграф 21 определяет возможность наложения штрафа или арест до года.

В западной Европе гораздо раньше возникла проблема большого количества автомобилей, особенно в городах. Западные страны раньше перешли и к решению этих проблем. И действительно, в наши дни наметилась тенденция к снижению происшествий на дорогах Европы. Немалую роль сыграло действие международных организаций вроде ООН и Совета Европы. Изначально Европа пошла по пути назначения очень суровых наказаний за особо опасные нарушения на дорогах. Однако было выяснено, что не каждый владелец автомобиля может их оплачивать, и было введено исчисление штрафов в зависимости от дневной ставки нарушителя.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Своевременная пропаганда является ключевым фактором повышения безопасности на дорогах. Из этого мы можем сделать вывод, что данная сфера на протяжении многих лет остается одной из самых неблагополучных и требует сплочения сил общественных институтов и государственных органов. Целью развития БДД является в первую очередь формирование профессиональных качеств водителей и пешеходов в сфере обеспечения безопасности и правового регулирования дорожного движения. Немаловажно привлечение общественного внимания к наиболее актуальным проблемам дорожного движения и объединение усилий по их преодолению.

Несколько иные формы работы стали применяться с увеличением количества транспортных средств и владельцев автомобилей – это публикации в печатных изданиях, радиопередачи, использование специальных агитмашин. В связи с возрастанием движения на дорогах в настоящее время необходима разработка инновационных методов обеспечения безопасности дорожного движения. Считается, что самым эффективным способом пропаганды является социальная реклама. Целесообразно использовать рекламные мониторы, находящиеся на улицах, а также в общественном транспорте. Ролики, которые демонстрируются на экранах, должны содержать статистические данные, визуальные образы, убеждающие не нарушать правила дорожного движения. На наш взгляд, очень эффективна устрашающая социальная реклама, которая является агрессивной, жесткой, но довольно доходчивой.

Эффективность пропаганды БДД можно изучать в статике или динамике. В этой связи для оценки эффективности пропаганды желательно включать как краткосрочные, так и средне- и долгосрочные задачи. Проблему травматизма детей на дороге можно решить только при совместной работе детского сада, школы, учреждений дополнительного образования, сотрудников Госавтоинспекции. Существенное место в работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма занимают родители.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма проводится в тесном контакте с родителями. Используются следующие формы взаимодействия: анкетирование с целью выявления заинтересованности родителей в вопросах обучения школьников правилам безопасного поведения на улице, беседы на родительских собраниях, выпуск буклетов, памяток, проведение мастер-классов, акций, проведение совместных мероприятий и соревнований.

Существует множество методов обучения и пропаганды безопасности дорожного движения, однако стоит отметить, что в наш век активно развивающихся информационных и цифровых технологий наиболее действенным и эффективным стоит признать взаимодействие посредством Интернета, в частности социальных сетей.

В социальных сетях создаются группы, непосредственно посвященные безопасности дорожного движения. В группах активно размещается информация на стенах о правилах перевозки младенца, о превышении скоростного режима, разъяснении ПДД и другая информация, касающаяся дорожного движения.

Для достижения цели профилактической работы в сфере безопасности дорожного движения среди детей дошкольного и школьного возраста предполагается использовать системный подход, предполагающий установление взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, а именно: создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения.

Считается, что для максимально быстрого и качественного достижения указанных целей к решению поставленных задач кроме государственных и муниципальных органов целесообразно привлекать и общественные организации по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения.

Учебное пособие

Авторы:

Зейналов Фазил Назим оглы, **Афонин** Вадим Вячеславович,
Зубков Сергей Васильевич и др.

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД**

Подписано в печать 21.09.2022. Формат 60×90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 1,94. Тираж 67 экз. Заказ № 277.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.