



УДК 342.9



Сергей Владимирович БАБИН,
преподаватель кафедры административного права
и административной деятельности органов
внутренних дел Сибирского юридического
института МВД России (г. Красноярск)
rusega@yandex.ru

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД МВД РОССИИ В СФЕРЕ ОХРАНЫ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА

DIRECTIONS FOR IMPROVING THE ACTIVITY OF THE ROAD PATROL SERVICE OF THE STATE TRAFFIC SAFETY INSPECTORATE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA IN THE FIELD OF PROTECTION AND MAINTENANCE OF PUBLIC ORDER

В статье анализируются различные аспекты деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России через призму ее участия в комплексной системе охраны и обеспечения общественного порядка территориальных органов МВД России. Предпринята попытка определить основные направления совершенствования деятельности ДПС ГИБДД в данной сфере.

The article analyzes various aspects of the road patrol service of the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia through the prism of its participation in the integrated system of protection and maintenance of public order of territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia. The author makes an attempt to determine the main directions for improving the activity of the road patrol service of the traffic police in this area.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-патрульная служба, охрана общественного порядка, обеспечение безопасности дорожного движения, единая дислокация, комплексное использование сил и средств.

Keywords: road safety, road patrol service, protection of public order, ensuring road safety, unified deployment, integrated use of forces and assets.

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" и более чем через 20 лет своего существования продолжает оставаться в значительной степени рамочным документом, определяющим основные принципы и параметры функционирования административно-правового института и государственного механизма обеспечения безопасности дорожного движения. Сформированная данным федеральным законом организационно-правовая система представляет собой мощный межотраслевой конгломерат государственных органов и организаций, роль централь-

ного звена в котором играет ГИБДД МВД России.

Между тем указанная система имеет мало отличий от аналогичной модели советского и переходного периодов начала 1990-х годов, которую в то время критиковал Б.В. Россинский, отмечая, в частности, неповоротливость столь громоздкого и неоднородного механизма, отвлечение большого количества ресурсов на выполнение внутренних контрольно-распорядительных функций, обилие обрабатываемой информации, что неизбежно влечет снижение способности управляющего центра учитывать и анализировать все поступающие



данные и вырабатывать оптимальные решения. [6] И сегодня многие исследователи отмечают чрезмерную функциональную загруженность Госавтоинспекции, общее количество задач и функций которой, по некоторым данным, составляет 48. [3] При этом кроме большого объема прямых надзорных обязанностей речь также идет о проблематике излишне широких компетенций ГИБДД МВД России в административно-хозяйственной сфере деятельности государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также возложенных на службу межведомственных функций планирования, координации и контроля.

Без сомнения, в последнее десятилетие в области безопасности дорожного движения достигнуто много положительных результатов, главными из которых являются последовательное сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, количества погибших и пострадавших в ДТП и снижение уровня так называемого социального риска в этой сфере общественной жизнедеятельности. Полагаем, что эти и иные достижения стали возможными за счет более широкого внедрения в процессы управления системой обеспечения безопасности дорожного движения экономических методов воздействия, частичного замещения ими административно-принудительных мер, свойственных всем государственным органам. Значительные возможности для таких преобразований дает программно-целевой метод государственного управления, а конкретные результаты достигнуты в ходе реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах" и первого этапа федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах".

Вместе с тем недоработки в организационно-управленческой сфере функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, проявляющиеся главным образом в сохранении неоправданно широкой сферы ответственности ГИБДД МВД России, сдела-

ли эту службу, да и все министерство, заложником старых административно-командных методов государственного управления.

Очевидно, что в сложившихся условиях требуется четкое нормативно-правовое разграничение полномочий министерств, ведомств и организаций, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Прежде всего это касается ГИБДД МВД России, Ространснадзора и Росавтодора, которые, являясь основными субъектами данной деятельности, в отдельных вопросах конкурируют между собой, тогда как иные важные функции реализуются ими недостаточно эффективно и при отсутствии должного взаимодействия.

Несовершенство нормативно-правовой базы деятельности государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, фундаментом которой является Федеральный закон "О безопасности дорожного движения", серьезным образом влияет на эффективность деятельности ГИБДД МВД России. Снижаются возможности Госавтоинспекции по осуществлению прямого надзора в сфере безопасности дорожного движения, где должен в полной мере раскрываться потенциал дорожно-патрульной службы ГИБДД. Надзор является главенствующей функцией Госавтоинспекции, именно в этой области у нее нет конкурентов в лице иных министерств и ведомств и только в такой форме административная деятельность сотрудников ГИБДД, обеспеченная правом на применение мер государственного принуждения, может быть наиболее полезной.

Кроме того, представляется важным осветить указанные проблемные стороны деятельности ГИБДД МВД России, отталкиваясь от чисто полицейской сферы интересов, включающей в себя, помимо прочего, охрану и обеспечение общественного порядка, предупреждение и пресечение преступлений и иных правонарушений. Недостаточная универсальность работы Госавтоинспекции в этой чувствительной области общественных отношений вполне определенным образом влияет на состоя-



ние оперативной обстановки на территориях обслуживания органов внутренних дел и на результативность работы полиции по обеспечению контроля.

Дорожно-патрульная служба представляет собой основные силы и средства ГИБДД МВД России. По этой причине она тем или иным образом задействована в решении всех задач, относящихся к сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и поэтому, безусловно, на деятельности дорожно-патрульной службы отражаются присущие Госавтоинспекции проблемы организационно-управленческого и правового характера.

Обеспечивая реализацию большого и сложного набора компетенций ГИБДД, дорожно-патрульная служба на протяжении многих лет отдалялась от сферы милицеских, а затем полицейских задач. Этот процесс продолжается в условиях, когда вроде бы соответствующие субъекты управления на всех уровнях понимают, что в современных крайне сложных условиях работы территориальных органов МВД России достижение требуемой эффективности деятельности возможно только при комплексном задействовании всех подразделений и служб в решении наиболее важных задач. Ошибочным является мнение о допустимости разграничения компетенций ДПС ГИБДД и патрульно-постовой службы полиции по принципу превалирования так называемых основных функций – обеспечения безопасности дорожного движения и охраны общественного порядка. На самом деле и Госавтоинспекция нуждается в возможно более полном участии иных полицейских подразделений в профилактике и пресечении правонарушений в области дорожного движения, и эффективность работы органов внутренних дел по обеспечению правопорядка в общественных местах значительно выше при участии в ней нарядов ДПС ГИБДД на постоянной основе.

Подчеркнем, что это не означает необходимость "разворота" дорожно-патрульной службы в каком-то ином направлении, напротив, ее деятельность должна стремиться к универсальности, то есть в полной

мере отвечать современным требованиям общества к реализации полицией своего социального предназначения, отраженно в ч. 1 ст. 1 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ "О полиции". В свою очередь, работа другой значительной полицейской силы – патрульно-постовой службы полиции (ППСП) также должна стать более значимой в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

Пока же наблюдается совершенно неприемлемая ситуация, когда наряды ППС могут довольно ограниченными способами реагировать лишь на наиболее явные и общественно опасные нарушения правил дорожного движения, а сотрудники ДПС ГИБДД не обладают правовыми знаниями и навыками, необходимыми для пресечения административных правонарушений, посягающих на общественный порядок. Автору статьи в течение 2015-2016 годов при проведении учебных занятий в ЦПП ГУ МВД России по Красноярскому краю в ходе повышения квалификации более чем двухсот сотрудников полиции приходилось неоднократно слышать от инспекторов ДПС ГИБДД, что они лишь в общих чертах представляют себе объем своей компетенции и тактику действий при выявлении фактов мелкого хулиганства, драк и разбирательстве семейных скандалов. Нередкими в настоящее время являются свидетельства как самих сотрудников Госавтоинспекции, так и сотрудников иных подразделений полиции, а также граждан о том, что инспекторы ДПС ГИБДД по возможности стараются избегать реагирования на факты нарушения правопорядка в общественных местах.

А.С. Дугенец, выступая в 2010 году в г. Ульяновске на заседании круглого стола, посвященного проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, [3, с. 88] привел несколько комментариев граждан, размещенных на специальном электронном ресурсе в ходе всенародного обсуждения проекта Федерального закона "О полиции", общий смысл которых выражается в следующем: для граждан зачастую неочевидным является факт принадлежности



сотрудников ГИБДД к полиции, – настолько обособленные задачи они выполняют и так редко их можно увидеть пресекающими нарушения правопорядка в общественных местах; каждый случай непринятия мер в отношении правонарушителя сотрудником полиции расценивается людьми как факт недобросовестного отношения к своей работе всей полицией в целом; вполне можно говорить о наличии у общества потребности видеть в каждом полицейском универсального профессионала, способного как минимум осуществлять действия по пресечению правонарушений и задержанию лиц, их совершивших.

Для системы органов и подразделений МВД России в целом и полиции как ее основного элемента правоохранительная функция является ключевой. Весь набор компетенций полиции реализуется ею, исходя, в первую очередь, из своего правоохранительного предназначения, а большинство прав и обязанностей полиции имеют публичный характер. Фактически именно в публичных (то есть общественных) местах наряды полиции, реализуя еще одну важную социальную роль, отраженную в ч. 2 ст. 1 Федерального закона "О полиции", незамедлительно приходят на помощь каждому, кто нуждается в защите от преступных и иных противоправных посягательств.

Улицы и иные общественные места общедоступны, там несут службу подавляющее большинство сотрудников полиции, и для выполнения служебных задач им не требуется наличия каких-либо дополнительных условий. Реализация прав и выполнение обязанностей полиции в таких местах осуществляется в двух основных формах: охрана и обеспечение общественного порядка.

Охрана общественного порядка по своему содержанию – надзорная деятельность [2], при выполнении которой нарядами полиции обеспечивается присутствие в публичных местах в целях контроля за соблюдением действующего законодательства, реагирования на возможные нарушения общепринятых норм и правил поведения,

угрожающих общественному спокойствию, а также профилактики правонарушений и содействия физическим лицам и организациям в реализации их прав, обязанностей и законных интересов.

В ходе обеспечения общественного порядка нарядами полиции предпринимаются активные действия, направленные на защиту права от нарушений, а физических лиц и организаций – от ущемления их законных прав и интересов посредством пресечения правонарушений, задержания лиц, их совершивших, привлечения данных лиц к установленной юридической ответственности и принятия мер по восстановлению нарушенных прав.

Обеспечение безопасности дорожного движения является самостоятельной формой деятельности полицейских подразделений (преимущественно ДПС ГИБДД и участковых уполномоченных полиции), содержание которой раскрывается через анализ Положения о ГИБДД МВД России. [1] Данный документ устанавливает, что Госавтоинспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения, обеспечивая соблюдение юридическими лицами и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Административный надзор полиции, частью которого является и надзор в области безопасности дорожного движения, по мнению большинства исследователей, представляет собой сложный организационно-правовой феномен. [2] С одной стороны,



без сомнения, он является одним из способов охраны общественного порядка, а с другой – и сам несет в себе ряд функций, основная из которых правоохранительная. Из изложенного можно сделать вывод о том, что деятельность полиции по обеспечению безопасности дорожного движения направлена на достижение целей охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также защиты интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Выполнение соответствующих контрольно-надзорных, распорядительно-регулирующих и иных действий является способом охраны общественного порядка, при этом обеспечивается выявление и устранение угроз различного характера, а также реализуются защитные функции полиции, в основном посредством применения мер административного пресечения.

Вместе с тем для полноценного задействования в деятельности полиции по охране и обеспечению общественного порядка наряды ДПС ГИБДД, кроме выполнения функций надзора за безопасностью дорожного движения, должны принимать самое непосредственное участие в профилактике и пресечении любых правонарушений, посягающих на общественный порядок. Только с их помощью территориальные органы МВД России могут реализовать комплексный подход в решении своих ключевых задач, таких как, например, противодействие преступности.

Несмотря на существенные темпы сокращения общего количества преступлений на территории Российской Федерации, которое в 2016 году составило по отношению к 2015 году 5,7%, а к уровню 2010 года – 17,8%, в общественных местах и на улицах их не становится меньше. В 2016 году в общественных местах зарегистрированы 790 тыс. 287 преступлений, а на улицах – 501 тыс. 90 преступлений, и хотя к уровню прошлого года их количество сократилось, общий прирост относительно 2010 года составил соответственно 27,3% и 25,9%.

Удельный вес преступлений данных категорий в массиве общей преступности увеличивался значительными темпами на всем протяжении рассматриваемого периода и в последние три года в общественных местах населенных пунктов страны регистрируются 36-37% от общего количества преступлений, в то время как удельный вес уличных преступлений среди совершаемых в общественных местах стабильно выше 60%.

По сути, почти четверть преступных деяний совершается именно там, где круглосуточно находятся наряды полиции. За точку отсчета нами намеренно взяты показатели 2010 года – начала "полицейской" реформы, когда численность сотрудников наружных служб была примерно на 30% выше сегодняшней.

Рассматривая проблему высокого уровня преступности в общественных местах как неудовлетворительный результат работы комплексных сил органов внутренних дел по обеспечению правопорядка, мы видим, что при обособленном характере работы ДПС ГИБДД с учетом переподчинения системы подразделений вневедомственной охраны новому федеральному ведомству (Росгвардии) основная правоохранительная нагрузка ложится на сотрудников патрульно-постовой службы полиции. Однако в ходе реформирования органов внутренних дел подразделения ППСП сохранились в подавляющем большинстве случаев только в крупных населенных пунктах, а в результате проведенных оргштатных мероприятий в других полицейских службах значительно увеличился объем участия патрульно-постовых нарядов в обеспечении реагирования на поступающие в органы внутренних дел заявления и сообщения по различным фактам. Например, регулярно проводимые в Красноярском крае исследования показывают, что систематическое задействование в крупных городах сотрудников ППСП для проверки различных сообщений составляет от 3,5 до 4,5 часов за рабочую смену или от 40% до 60% рабочего времени в зависимости от времени суток. Как



правило, такие сообщения не связаны с правонарушениями на улицах и в других общественных местах, порядка 70% из них представляют собой семейно-бытовые конфликты, и каждый раз выполнение поручения оперативного дежурного означает для наряда ППСП убытие с маршрута патрулирования и прекращение исполнения присущих данной службе надзорных функций.

В таком положении разве было бы плохо привлекать к работе в составах групп немедленного реагирования, предназначенных как раз для решения таких задач, сотрудников всех служб и подразделений ОВД, включая ГИБДД? По нашему мнению, при таком организационном подходе выигрывают все: большое количество сотрудников ОВД (в том числе кабинетные управленцы) развивают свои навыки правоприменения и обеспечивают своевременное и профессиональное реагирование на заявления и сообщения граждан, а патрульно-постовая и дорожно-патрульная службы больше времени работают на улице. Примеры таких организационных подходов есть, и они заслуживают пристального изучения, но одно можно сказать точно: Госавтоинспекция должна участвовать и в этой работе.

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

Результатом реализации предписаний вышеуказанного Наставления является созданная в каждом территориальном органе МВД России на районном уровне комплексная система обеспечения правопорядка на улицах и в иных общественных мес-

тах, основные параметры которой фиксируются в плане единой дислокации. Данный план является гибким документом тактического планирования и утверждается руководителем органа внутренних дел на среднесрочную перспективу – 2 года.

Так сложилось, что наличие целого ряда организационных проблем, присущих работе указанной комплексной системы в органах внутренних дел, обусловлено особым статусом Госавтоинспекции. Это выражается, например, в том, что начальник ГУОБДД МВД России, выступая в качестве главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации, обладает совершенно самостоятельной сферой компетенций и является также прямым руководителем всей системы служб и подразделений ГИБДД на территории Российской Федерации. В сложившемся таким образом механизме управления многие организационные решения, касающиеся деятельности ДПС ГИБДД, принимаются исключительно руководством Госавтоинспекции.

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



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

Основным нормативно-правовым документом, организующим деятельность ДПС ГИБДД, является Наставление, утвержденное приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186дсп, и хотя согласно данному документу в перечень функций службы входит пункт 11.12 "Обеспечение в пределах своей компетенции в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в зонах ответственности строевых подразделений", детальной проработки эта компетенция не получила ни в указанном Наставлении, ни в Административном регламенте МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденном приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185.

Вместе с тем существует и иной перечень функциональных обязанностей, применяемый при организации работы ДПС ГИБДД и утвержденный Положением о ГИБДД МВД России, который предусматривает лишь участие Госавтоинспекции в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности. Разница существенна, и именно поэтому население за пределами автодорог видит инспекторов ДПС разве что на массовых мероприятиях, где к их обычному функционалу добавляется обеспечение антитеррористической и иной общественной безопасности.

Можно предположить, что, не присутствуя должным образом в общественных местах, дорожно-патрульная служба выполняет значительный объем правоохранительной работы на автодорогах и в области противодействия преступлениям, совершаемым в отношении автотранспорта, однако анализ отдельных статистических сведений не подтверждает такой тезис. Динамика сокращения количества ДТП на дорогах страны и тяжести их последствий при ближайшем рассмотрении и нестабильна, и неоднозначна. Полагаем, что значительные показатели снижения количества погибших в ДТП, составившие по итогам 2016 года относительно данных 2010 года 23,7% (с 26,6 тыс. до 20,3 тыс. погибших), достигнуты во многом благодаря успешной реализации соответствующих федеральных целевых программ, где большое внимание уделено улучшению технического состояния автодорог и средств регулирования движения. Однако данные по пострадавшим в ДТП уже не внушают большого оптимизма, сократившись за 6 рассматриваемых лет всего на 11,8% (с 250,6 тыс. до 221,1 тыс. пострадавших).

В то же время в сфере непосредственной надзорной деятельности ДПС ГИБДД картина более тревожная. За период с 2010 года по 2016 год количество ДТП, совершенных по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения, увеличилось на 42,4% (с 11,8 тыс. до 16,8 тыс.), а количество пострадавших в них – на 32,4% (с 17,3 тыс. до 22,9 тыс.). Увеличился и удельный вес таких ДТП к общему их количеству с 6% до почти 10%.

Изучение статистики преступности с 2010 года по настоящее время позволяет установить, что на всем протяжении этого периода увеличивался ежегодный прирост краж, совершаемых на улицах. За последние шесть лет количество уличных краж увеличилось более чем на 24% – со 152 до 190 тысяч преступлений, а их удельный вес в общем массиве уличной преступности достиг почти 38%. При этом количество краж автотранспорта за тот же период возросло на 20,7% и составило в 2016 году почти 26 тысяч преступлений, из ко-



торых раскрыты менее 22%. Количество преступлений, совершенных на дорогах и трассах вне населенных пунктов, в 2016 году относительно уровня 2010 года выросло более чем на 139% с 12060 до 28840 преступлений.

Полагаем, что дальнейшее развитие дорожно-патрульной службы возможно только за счет прекращения ее "дрейфа" в сторону своей сугубо узкой специализации и придания импульса в направлении большей вовлеченности в деятельность полиции по охране и обеспечению общественного порядка. Судя по всему, на этом пути неизбежно должно произойти сближение компетенций ДПС ГИБДД и ППСП.

Для обеспечения соответствующих позитивных изменений необходима корректировка Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" в целях конкретизации в Положении о ГИБДД МВД России функций дорожно-патрульной службы в составе Госавтоинспекции, которая в настоящее время отсутствует. При этом крайне важным является расширение обязанностей службы в сфере охраны и обеспечения общественного порядка.

Требуется также уточнение в Положении о ГИБДД МВД России полномочий руководителей территориальных органов МВД России по управлению силами и средствами ГИБДД в целях охраны и обеспечения общественного порядка, решения иных возложенных на полицию задач.

Организация деятельности ДПС ГИБДД в составе комплексных сил органов внутренних дел по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах должна соответствовать нормативным положениям Наставления, утвержденного приказом МВД России от 5 октября 2013 г. № 825дсп. В этих целях требуется внесение изменений в Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, утвержденное приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186дсп, в части сокращения полномочий органов управления Госавто-

инспекцией по утверждению дислокаций постов и маршрутов нарядов ДПС ГИБДД и иных документов, образующихся при организации их работы в составе комплексных сил органов внутренних дел по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах.

Необходимо сделать работу инспектора ДПС ГИБДД более простой и понятной, снизить функциональную нагрузку в отдельных сферах и усилить контрольно-надзорную составляющую его службы в отношении участников дорожного движения. В этих целях требуется глубокая переработка приказов МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 и № 186дсп, а также иных нормативно-правовых актов МВД России.

В частности, это касается деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог. Соответствующий Административный регламент, утвержденный приказом МВД России от 30 марта 2015 г. № 380, наделяет наряды ДПС ГИБДД серьезным набором функциональных обязанностей в данной области; вместе с тем полагаем верным мнение А.Р. Хакимзянова [7], утверждающего, что способность инспекторского состава ДПС ГИБДД фиксировать серьезные дефекты дорожно-транспортной инфраструктуры является низкой ввиду отсутствия у большинства сотрудников технического образования и необходимых знаний широкого перечня стандартов, правил и технических норм.

Поддерживаем также предложение Б.В. Россинского [5] прекратить практику ограничения прав сотрудников ДПС ГИБДД на остановку транспортных средств в ходе несения службы и реализацию этого архаичного и явно ошибочного по своей правовой природе метода обеспечения прав граждан в ведомственных нормативно-правовых актах. Вполне очевидно, что действующие ограничения значительно снижают возможности службы не только в контрольно-надзорной деятельности, но и в противодействии серьезным видам преступлений.



Библиографический список

1. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения : Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711.
2. Аврутин, Ю.Е. К вопросу об административно-правовом режиме обеспечения общественного порядка / Ю.Е. Аврутин // Административное право и процесс. – 2013. – № 7.
3. Головкин, В.В. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы реформы и перспективы / В.В. Головкин, О.И. Бекетов, В.И. Майоров // Административное право и процесс. – 2016. – № 12.
4. Дугенец, А.С. Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения / А.С. Дугенец // Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы реализации и пути совершенствования : материалы "круглого стола". – Ульяновск: ИПК Ульяновский дом печати, 2011. – 224 с.
5. Россинский, Б.В. Вновь о нерешаемой проблеме – расширении полномочий дорожно-патрульной службы ГИБДД по применению административно-предупредительных мер / Б.В. Россинский // Полицейское право. – 2005. – № 2. – URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=20220114>.
6. Россинский, Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: тенденции, проблемы и перспективы развития : автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.02 / Б.В. Россинский. – М: Академия Министерства внутренних дел РФ, 1993. – URL: <http://www.law.edu.ru/book/book.asp?bookID=53729>.
7. Хакимянов, А.Р. Роль дорожно-патрульной службы по контролю за эксплуатационным состоянием и обустройством улично-дорожной сети и технических средств регулирования / А.Р. Хакимянов // Вестник научного центра безопасности жизнедеятельности. – 2015. – № 3. – URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=24157599>.