

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Юридический факультет
Кафедра
«Правоохранительная деятельность»

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА
на тему

«Административно-правовые меры обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации»

Студент _____ Никитина Анастасия Владимировна
(подпись, дата) (ФИО полностью)

Научный руководитель _____ Колемасов В.Н.
(подпись, дата)

(фамилия, инициалы)

Нормоконтролёр _____ Битюцкий Е.В.
(подпись, дата) (фамилия, инициалы)

Рецензент

Заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин Пензенского филиала
ОЧУ ВО Академия МНЭПУ к.ю.н. доцент _____ Климкин Н.С.
(должность, место работы) (подпись, дата)

(фамилия, инициалы)

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от _____ №____).

Заведующий кафедрой _____ Свечников Н.И.
(подпись)

(фамилия, инициалы)

Работа защищена с оценкой _____ (протокол ГЭК от _____ №____).

Секретарь ГЭК _____ Шихалеева Т.В.
(подпись)

(фамилия, инициалы)

Пенза 2017

Оглавление

Введение.....	3
1. Безопасность дорожного движения как вид общественной безопасности....	6
1.1. Исторические аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в России.....	6
1.2. Понятие и виды общественной безопасности. Безопасность дорожного движения.....	12
1.3. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения.....	22
2. Организация деятельности ОВД по обеспечению безопасности дорожного движения.....	29
2.1. Правовое положение ГИБДД.....	29
2.2. Контроль ОВД за соблюдением правил дорожного движения в РФ.....	39
2.3. Административно-правовое принуждение как средство обеспечения безопасности дорожного движения.....	48
Заключение.....	62
Список литературы.....	65
Приложение.....	74

Введение

Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации имеет актуальное значение. В настоящее время нельзя представить развитие социальной инфраструктуры и экономики без транспорта.

Современное общество не может существовать и развиваться без пространственного перемещения людей, средств и продуктов их трудовой деятельности. Основанный на использовании транспортной техники процесс удовлетворения данной общественной потребности организован в настоящее время таким образом, что его конечным результатом является не только достижение положительной цели (в виде грузовых, пассажирских перевозок, осуществления перемещения людей), но и транспортный травматизм, огромные убытки.

Высокие темпы автомобилизации остро отметили проблему обеспечения безопасности дорожного движения в России.

Не смотря на предпринимаемые в стране меры, сформировавшаяся обстановка с безопасностью на дорогах продолжает показывать негативную динамику.

Огромный моральный и материальный ущерб наносит транспортная аварийность обществу и гражданам. Травмирование в результате дорожно-транспортных происшествий ведет к исключению из производственной деятельности людей трудоспособного возраста, при этом становятся инвалидами и гибнут инвалидами дети.

Обеспечение безопасности на дорогах способствует решению демографических, экономических и социальных проблем, обеспечению личной безопасности, повышения качества жизни.

Президент РФ Владимир Владимирович Путин 14 марта 2016 года на заседании президиума Государственного совета по безопасности дорожного движения отметил неприемлемой статистику смертности на автомобильных дорогах и высказал о необходимости общими усилиями достичь кардинального

уменьшения числа погибших и пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях.

По словам президента В.В. Путина, за последние 10 лет в результате дорожно-транспортных происшествий потеряли 350 тысяч человек, всевозможные травмы получили более трех миллионов человек. Он отметил, что фактор роста автомобилей на дорогах не является основанием неизбежности дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Модель поведения на дороге должна закладываться в детстве, совершенствоваться и развиваться в школах и дошкольных образовательных учреждениях, а затем и в автошколах, поэтому необходимо продолжить программу по формированию законопослушного поведения водителей и пешеходов.

В данное время введется огромная работа в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: создаются и вводятся в действие федеральные и региональные целевые программы по обеспечению безопасности на дорогах; реализуется комплекс последовательных административно-правовых реформ.

Дорожное движение является одним из способов удовлетворения общественной потребности в пространственном передвижении людей, а также предметов, средств и продуктов их трудовой деятельности.

С целью кардинального изменения условий на дорогах в Российской Федерации используются безотлагательные меры экономического, правового и организационного воздействия. За последнее время была принята Транспортная стратегия на период до 2030 года.

Объектом исследования — являются общественные отношения, возникающие в процессе обеспечения безопасности дорожного движения в России.

Предмет исследования - нормативно-правовое регулирование и правоприменительная деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Цель исследования заключается в изучении правовых основ безопасности дорожного движения и мер его обеспечения.

Исходя из указанной цели поставлены следующие задачи:

- проанализировать исторические аспекты становления Госавтоинспекции;
- изучить понятие безопасности дорожного движения и правовые основы;
- определить административно-правовой статус ГИБДД, как основного органа, обеспечивающего безопасность дорожного движения;
- изучить контроль сотрудников ОВД по соблюдению участниками дорожного движения требований в области дорожного движения;
- раскрыть административно-правовое принуждение как средство обеспечения безопасности дорожного движения.

Методологическую основу данной работы составляет сравнительно-правовой анализ документов, законодательных и иных нормативно-правовых актов, иные методы научного познания. Методологическая основа изучения состоит в применении метода диалектики как общенаучного метода познания, а также ряда частнонаучных методов: исторического, технико-юридического, системного, логического анализа. Так, на основе сравнительно-исторического метода проведен анализ истории становления Госавтоинспекции в правовой доктрине и законодательстве разных периодов.

При написании дипломной работы были использованы учебники, учебные пособия, научные статьи, монографии, а также некоторые другие периодические издания, которые помогли в написании дипломной работы.

Большой вклад в изучение безопасности дорожного движения внесли такие учёные как Агапов А.Б.; Войтенков Е.А.; Суковицин В. И.; Коренев А.П. Бекетов О.И.; Бочаров С.Н. и многие другие.

Структура и объем дипломной работы отвечает поставленным задачам. Дипломная работа выполнена в объеме, отвечающем требованиям, и состоит из введения, двух глав, в которые входят по три параграфа, заключения, списка использованных источников.

1. Безопасность дорожного движения как вид общественной безопасности

1.1 Исторические аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в России

Обращаясь непосредственно к обзору этапов развития отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо отметить, что в определенной степени вопросы безопасности на дорогах стали объектом правовой регламентации с момента изобретения транспортных средств.

Развитие законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения начинается с XVII века. В соответствии с указами того периода по правилам движения при первом задержании правонарушителя обходились внушением, при повторяющемся - били кнутом, на другой раз высылали на каторгу. В 1732 году для «гонщиков» предусматривалась смертная казнь.

С середины XIX появились правила движения по железнодорожным переездам. Устанавливался запрет переносить грузы через переезды на себе, прогонять скот через непригодные для этих целей места. В случае повреждения полотна нарушители подвергались тюремному заключению.¹

Усовершенствование правовой базы в сфере безопасности дорожного движения состоит в изучении нормативных источников, которые устанавливали правила поведения на дорогах того времени, когда автомобилей еще не существовало.

При основании Петром I г. Санкт - Петербурга появилась необходимость в организации транспортной связи с Москвой. Для этой связи между городами был осуществлен огромный объем работ, построены переправы и мосты, дорога была обеспечена верстовыми столбами, постоялыми дворами и гостиницами.

¹ Суковичин В. И. Деятельность полиции России по обеспечению безопасности дорожного движения (1850-1868гг) // Информационный бюллетень главного управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения. 1999. №8. С. 134.

Превышение скорости было частым нарушением, но законодательно ограничение скорости не закреплялось. Было предписано "передвигаться спокойно", запрещалась "скорая езда".¹

Развитие системы обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта происходит и в советское время. Именно на данном этапе возникла необходимость создания специального государственного органа - Государственной инспекции безопасности дорожного движения, это связано с высоким уровнем автомобилизацией. Основной задачей данного органа является борьба с авариями на транспорте.²

В октябре 1918 г. Народный комиссариат по внутренним делам и юстиции принял Инструкцию "Об организации рабоче-крестьянской милиции", в соответствии которой милиция осуществляла надзор за порядком движения и наблюдение за состоянием дорог, площадей, улиц, мостов.

Первым наиболее важным нормативным документом в области безопасности дорожного движения является Декрет СНК от 10 июня 1920г. "Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям".³

До конца 20-х гг. 20 столетия отсутствовала специальная служба по обеспечению безопасности дорожного движения.

В Московском губернском административном отделе была введена должность инспектора по регулированию уличного движения. В 1928 году создано Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, осуществляющий контроль за содержанием дорог и организацию автодвижения.

24 ноября 1931 года был сформирован Отдел регулирования уличного движения. Такие отделы появились во всех крупных городах.

Выделяют следующие функции данных подразделений:

¹ Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. №3 (30). 2010. С. 19.

² Вербина О.Л. История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве // Юрист. 2014. № 11. С.12.

³ Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила): Декрет Совета Народных Комиссаров от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. 13.06.1920.

- 1) административный надзор за соблюдением правил дорожного движения;
- 2) регулирование дорожного движения;
- 3) изучение особенностей движения отдельных видов транспорта;
- 4) проведение учета и анализа состояния аварийности;
- 5) подготовка кадров.

Благодаря принятию Положения о Государственной автомобильной инспекции показало, что проблема безопасности дорожного движения имеет важное значение для государства. Главной задачей того времени была борьба с авариями, а такие как контроль над подготовкой водителей, создание технических норм эксплуатации автотранспорта и учет автомобилей имели факультативное значение.

Новый отдел НКВД выполняет следующие задачи: борьба с авариями, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, контроль за подготовкой и воспитанием шоферов, учет аварий, анализ их причин, привлечение к ответственности нарушителей ДТП, выдача номерных знаков, технических паспортов, розыск автомобилей, скрывшихся с места ДТП.

Главным направлением в работе по обеспечению безопасности дорожного движения в эти годы является борьба с пьянством за рулем. В 1937 г. 13,3% аварий было совершено по вине пьяных водителей.

С "Инструкции о работе пикетов автодорожного надзора Госавтоинспекцией УРКМ" в 1938 началось создание местных отделов ГАИ.

Отделом ГАИ ГУРКМ НКВД были разработаны первые "Типовые правила движения по улицам городов и дорогам СССР".¹

Были отмечены положительные результаты в работе первых Госавтоинспекторов. Они внесли огромный вклад в охрану правопорядка на дорогах.

¹ Туренко А.Н. Из истории развития организации дорожного движения // Автомобильный транспорт. 2006. №19. С.9.

Повышение опыта по расследованию дорожно-транспортных происшествий и расследованию преступлений, которые связаны с использованием автотранспорта в 30-х гг. XX в. было значимым направлением деятельности сотрудников дорожной службы. Результативность расследования дел этой категории возросла за счет использования экспертизы дорожно-транспортных происшествий. Инспекторы получали практический опыт исследования следов на месте происшествия, овладевали навыками оперативной работы по расследованию преступлений. Данные меры способствовали сокращению ДТП, так в 1940 году количество дорожно - транспортных происшествий по стране уменьшилось на 19,3% по сравнению с предыдущим годом, а количество пострадавших уменьшилось на 18%.¹

Во время Великой Отечественной войны рядовой и младший начальствующий состав ГАИ Москвы и Московской области был переведен на казарменное положение; осуществлялся строгий контроль за дорожным движением по Москве и Московской области; была проведена работа по оказанию содействия местным советским и военным органам в мобилизации автотранспорта для Красной Армии; трудились сотрудники ГАИ Ладужской трассе блокадного Ленинграда снабжая город продовольствием и боеприпасами в течение суровой зимы.

В условиях военного времени главное место в деятельности Госавтоинспекции занимали технические и организационные мероприятия, которые были направлены на мобилизацию для нужд фронта транспорта. К дополнительным обязанностям ГАИ относилось усиление контроля за использованием транспорта в тылу, подготовка водительских кадров, не только для Красной Армии, но и для гражданских организаций.²

¹ Войтенков Е. А. Деятельность органов внутренних дел по противодействию преступлениям и правонарушениям на автотранспорте и обеспечению безопасности дорожного движения в СССР (1917-1941 гг.): историко-правовой обзор // История государства и права. 2013. №20. С. 13.

² Епифанов Ю.А. Особенности функционирования органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, в годы Великой Отечественной Войны // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. 2011. №4. С.228-229.

В первые годы после войны обеспечение безопасности дорожного движения исполнялось силами ГАИ и ОРУД. Данные службы были сконцентрированы на предотвращении эксплуатации неисправных автомобилей, осуществлении мер по профилактике дорожно-транспортных происшествий путем пропаганды безопасности дорожного движения среди населения и взаимодействия с коллективами автохозяев.

В 1954 г. был создан отдел безопасности движения в составе Научно-исследовательского института криминалистики (НИИК) МВД СССР.

В 1969 году в структуре Госавтоинспекции стали действовать специальные подразделения по организации дорожного движения и были образованы дополнительные подразделения: отделение пропаганды, отделение технических средств, отдел технического надзора и учетно-аналитическое отделение. В 1973 году в состав Дорожно-патрульной службы были созданы дежурные части и штабы, появились должности по дознанию и розыску водителей, которые скрылись с места ДТП, инспекторов по анализу и учету ДТП, пропаганде безопасности дорожного движения и административной практике. Меры предпринятые в конце 60-х – начале 70-х гг. XX в. дали положительный результат, а к середине 70-х гг. XX в. стабилизировались и снизились показатели аварийности, но во второй половине 70-х гг. они снова выросли.

10 августа 1978 года было принято Положение о Государственной автомобильной инспекции, далее Управление Госавтоинспекции МВД СССР преобразовано в Главное управление Госавтоинспекции МВД СССР.¹

В 1989 г. было создано Министерство внутренних дел РСФСР, в систему которого входило Управление Госавтоинспекции. Вследствие перехода экономики страны к рыночным отношениям методологическая и правовая основа деятельности ГАИ в данное время утратила свою эффективность.

¹ Войтенков Е.А. Исторические закономерности и организационно-правовые особенности обеспечения безопасности дорожного движения в СССР в середине XX в. // История государства и права. 2011. №9. С. 89.

Создание при МВД СССР межведомственного органа по безопасности дорожного движения способствовало эффективности и согласованной работе всех министерств и ведомств по вопросам в области безопасности дорожного движения.

Преобладание административно-командных методов над экономическими мерами управления и отсутствие материально-технического и финансового потенциала для полной реализации всех вышеуказанных мероприятий, запланированных руководством страны, привело в 80-е гг. XX в. к росту показателей аварийности, который продолжался в условиях масштабных социально-политических изменений конца 80-х – начала 90-х гг. XX в.

К 1997 году Госавтоинспекция России проходит кризис начала перестройки и становится на уровень работы близкий современному. Это - период кадрового расцвета ГАИ. Происходит развитие научной основы в области анализа и комплексных решений; развивается материально-техническая основа ГАИ: появляется новая техника, возводятся новые здания управлений, постов.

Разрабатывается Концепция развития и совершенствования работы ГАИ МВД РФ на период 1998-2005 гг, которая обсуждается широко в обществе.

Принятием основных правовых актов и изменением структуры Госавтоинспекции ознаменовался первый этап реформ.

1 июня 1998 года был принят Приказ МВД России № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России». 15 июня произошло переименование ГАИ в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». ГИБДД - специальный орган, который реализует контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения. Главной задачей ГИБДД является защита законных прав и интересов участников дорожного движения.

В пределах административных преобразований ГУ ГИБДД реорганизовано в Департамент обеспечения безопасности дорожного движения.

4 июня 2005 года была создана федеральная информационная система ГИБДД (ФИС), в результате которой было образовано информационное пространство Госавтоинспекции и МВД на местном, региональном, федеральном и международных уровнях.

В 2006 году была утверждена Концепция Федеральной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения на 2006-2012 гг. целью которой являлось снижение числа погибших в ДТП людей в 1,5 раза к 2012 году. Для этого было необходимо поднять уровень правового сознания, создать климат законопослушности, систем оказания неотложной помощи, качественную подготовку водителей и многие другие.

1.2. Понятие и виды общественной безопасности. Безопасность дорожного движения

Понятие «общественная безопасность» в науке рассматривается в узком и широком смыслах, и является производной от подобного толкования понятия «общество». В широком смысле общественная безопасность рассматривается как защищенность общества, а в узком смысле понимается как безопасность в общественных местах.

Правовая доктрина в данное время выработала следующие определения понятия «общественная безопасность».

А.Г. Коротких в широком смысле понимает общественную безопасность как «состояние защищенности личности и общества от угроз противоправного, природного, техногенного, экологического». По мнению автора, в узком смысле, под общественной безопасностью понимается как состояние защищенности жизни и здоровья граждан, интересов общества от противоправных посягательств на улицах, скверах, парках, стадионах, общественного транспорта, культурных, и иных общественных местах.

А.В. Жаглин считает, что общественная безопасность - система общественных отношений, которая связана с защитой личности, общества и

государства от угроз, а также в ситуациях, возникающих в результате природного, природного и техногенного характера.¹

Общественную безопасность можно подразделить на следующие виды: социальную безопасность, безопасность дорожного движения, пожарную, санитарную, техногенную, безопасность при чрезвычайных ситуациях природного характера. Охарактеризуем каждый из названных видов.

Под социальной безопасностью следует понимать как защищенность граждан, их имущества, любого другого имущества независимо от форм собственности, институтов государственной власти и порядка управления от противоправных посягательств уголовного и административно-правового характера.

Пожарная безопасность представляет собой защищенность гражданина, каждого человека, который проживает на территории России, от опасностей пожарного характера, то есть от горения, причиняющего вред жизни и здоровью людей, имущественный ущерб, вред интересам общества и государства.

Под санитарной безопасностью понимается как санитарно-эпидемиологическое благополучие, которое обеспечивает благоприятную среду обитания для человека. Данное благополучие закреплено в Конституции РФ, поэтому каждый гражданин имеет право на охрану здоровья и благоприятную среду.

Под безопасностью в чрезвычайных ситуациях природного характера понимается защищенность людей и материальных ценностей от стихийных бедствий, которая выражается в готовности правоохранительных органов и МЧС России, к предотвращению или ликвидации чрезвычайных ситуаций.²

Безопасность дорожного движения согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» понимается

¹ Хамхоев Б.Т. Генезис формирования понимания сущности общественной безопасности // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 8. С. 41.

² Нестеров С.В. Понятие общественной безопасности // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2013. № 11(127). С. 4.

как состояние процесса дорожного движения (Дорожное движение в соответствии с Федеральным законом - это совокупность общественных отношений, которые возникают в процессе передвижения людей и грузов с помощью транспортных средств), которое отражает степень защиты его участников от дорожно-транспортных происшествий (Дорожно-транспортное происшествие - событие, которое возникло в процессе движения транспортных средств и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, грузы либо нанесен иной материальный вред) и их последствий.

Общее определение в данном понятийном круге - «транспортная безопасность». Транспортная безопасность - состояние национальных транспортных систем, которое обеспечено организационно-техническими, нормативно-правовыми, финансовыми мерами и позволяющее предотвратить аварийность и противозаконное вмешательство в их деятельность».¹

Под безопасностью на дорогах как одной из составляющих транспортной безопасности понимают состояние защищенности от угроз и опасностей, которые способны причинить неисправимый ущерб важным интересам человека.²

В систему обеспечения безопасности дорожного движения входят следующие элементы:

- 1) уровень развития дорожно-транспортных сетей и их техническое состояние;
- 2) техническое состояние парка транспортных средств;
- 3) структура и объем транспортных потоков;
- 4) технологии, используемые в дорожно-транспортной системе;
- 5) морально-этические правила участников дорожного движения;
- 6) дисциплина и квалификация персонала и водителей;

¹ Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. 2013. № 196. С. 69.

² Ноговицина Е.Н. Организационные основы общественного контроля за деятельностью государственной инспекции безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. № 1 (58). С. 105.

- 7) нормативная база и система исполнения законов и правил;
- 8) взаимодействие транспортных средств различного назначения и ведомственной принадлежности (городской, личный, грузовой, специальный автотранспорт аварийный и т.д.);
- 9) свойства технических, организационных и информационных систем.¹

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- 1) приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами трудовой деятельности;
- 2) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, которые участвуют в дорожном движении;
- 3) соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- 4) программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

М.В. Костенников, изучая правовое регулирование безопасности дорожного движения и место полиции в ее обеспечении, считает, "что для каждого вида общественной безопасности имеется специальный административно-правовой режим ее обеспечения. В основание деления общественной безопасности на разные виды лежит характер и круг общественных отношений, которые складываются жизнедеятельности. К общественной безопасности относятся те общественные отношения, которые связаны с возникновением негативных свойств источников повышенной опасности при неверном пользовании ими".²

Проблема аварийности, связанная с транспортными средствами, в настоящее время приобрела особую остроту в связи с постоянным увеличением

¹ Агре Н. В. Безопасность и культура дорожного движения // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2015. №1(125). С. 102.

² Костенников М.В. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении // Административное право и практика администрирования. 2013. № 9. С. 58.

количества автомобилей; малоразвитостью дорожной инфраструктуры, ее отставанием по сопоставлению с резким повышением числа транспортных средств (при наличном состоянии дорог с твердым покрытием и темпах их строительства и введения в эксплуатацию наша страна отстает от стран Европы, США, Канады, Китая, Японии приблизительно на 200 лет); переадресацией пассажирских потоков с железнодорожного и водного транспорта на автомобильный транспорт; увеличение международных транспортных перевозок и применение сети автодорог России в качестве транзитных коридоров; непрерывным реформированием органов, которые осуществляют управление дорожной отраслью и органов по надзору в области безопасности дорожного движения; несоответствие дорожного законодательства, которое обеспечивает исполнение только 30% объема необходимых нормативно-восстановительных и эксплуатационных работ, и это ведет к разрушению уже имеющейся сети автодорог; крайне низкими темпами строительства современных новых дорожных сетей (2 - 3 тысячи км в год, а необходимо не менее 20 - 30 тысяч км в год).¹ Безопасность дорожного движения касается не всех людей в целом, но и каждого в отдельности. Обстановка на дорогах представляет реальную опасность национальной безопасности и демографии государства. ООН относит аварийность на дорогах к основным угрозам современности из-за масштабов наносимого вреда.²

Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации - система взглядов на обеспечение в РФ безопасности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз в транспортной области. В Концепции выражены основные направления государственной политики РФ в данной области.

Данный вопрос нашел свое отражение в Постановлении Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 " О Федеральной целевой

¹Дорожное хозяйство России: цифры и факты. М.: Росавтодор, 2011. С. 129.

² Из послания генерального секретаря ООН Пан Ги Муну по случаю начала десятилетия на 64-и сессии Генеральной Ассамблеи ООН. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.un.org/ru/sg/messages/2011/roadsafetydecade.shtml> (дата обращения: 21.03.2016).

программе "Повышения безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах". Целью данной Программы является сокращение смертей в дорожно-транспортных происшествиях, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 годом (27991 погибший).¹

Из официального выступления Министра внутренних дел В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России 9 марта 2017 года следует, что расширилась практика проведения проверок водителей на предмет обнаружения у них признаков опьянения. В ходе данных мероприятий выявлено 108 тысяч лиц, которые управляли автомобильными средствами в нетрезвом виде. На заседании было уделено внимание и автоматической фото- и видеофиксации, с помощью которой в прошлом году было установлено 61 миллион административных правонарушений в области дорожного движения, что составило более 70% от их общего количества, также Правилах дорожного движения внесён ряд дополнений и изменений, в том числе устанавливающих ответственность за «опасное вождение».²

Законодатель правильно считает, что дорожно-транспортные происшествия являются главной угрозой безопасности дорожного движения, так как безопасности участников дорожного движения угрожают не только события дорожно-транспортных происшествий, но и бездействие или недостаточно эффективное действие субъектов, которые призваны снизить тяжесть последствий ДТП (ГИБДД, медицинских работников, аварийно-спасательных служб).³

За 9 месяцев 2016 года в Российской Федерации продолжилась тенденция снижения количества ДТП и числа пострадавших в них. Тем не менее, степень дорожно-транспортной аварийности остается высоким, так как каждое девятое ДТП было окончено со смертельным исходом. Несмотря на снижение

¹ Ботиков А. В. Проблемы повышение безопасности дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. 2007. № 4. С. 36.

² Расширенное заседание коллегии МВД России [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54014> (дата обращения: 28.03.2017).

³ Майоров В. И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. 2008. №2. С. 89.

относительно аналогичного периода прошлого года (АППГ), тяжесть последствий ДТП составила 8 погибших из 100 пострадавших.

Всего на улицах и дорогах страны совершилось 125607 (-6,7%) ДТП, в которых погибло 14567 (-13,4%) и ранено 159860 (-6,0%) человек. (см. Приложение рис.1)

А за первые 6 месяцев в 2016 году регистрировалось 72886 случаев аварий. Из них погибших составило 8149 человек, раненных – 92321 человек по предоставленной информации ГИБДД РФ.¹

Максимальное количество ДТП (19634 ДТП; удельный вес 15,6%) регистрируется в субботу. Самым аварийно-опасным временем суток является период с 17:00 до 19:00 часов, за это время произошло каждое восьмое ДТП (13,1%).

За 9 месяцев 2016 г. семь из восьми ДТП (87,0%) произошли из-за несоблюдение Правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств. Каждое восьмое (12,0%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами (15118 ДТП; -9,1%).

Оказали сопутствующее влияние недостатки транспортно - эксплуатационное состояние улично-дорожной сети на совершение ДТП и за данный период составило - 51312.

К основным видам НДУ относятся:

- 1) отсутствие и плохая различимость горизонтальной разметки на проезжей части (61,0%);
- 2) недостатки зимнего содержания (12,4%);
- 3) неправильное применение или плохая видимость дорожных знаков (8,4%);
- 4) отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (18,6%);
- 5) дефект покрытия (6,7%).

¹ Оперативный обзор дорожно-транспортной аварийности за 1 полугодие 2016 года. [Электронный ресурс] URL: https://xn--90aga7a7b.xn--b1aew.xn--p1ai/upload/site1097/document_file/Operativnyy_obzor_dorozhno-transportnoy_avariynosti_za_I_polugodie_2016_g._pdf (дата обращения: 09.03. 2017).

Количество ДТП, в которых обнаружено влияние технических неисправностей транспортных средств в 2016 году выросла более чем в два раза и составила 3,1% (за 9 месяцев 2015 года – 1,3%). (см. Приложение рис.2)¹

За 12 месяцев 2016 года показатели детского дорожно-транспортного травматизма в стране снизились. Дети и подростки в возрасте до 16 лет пострадали в каждом девятом (11,1%) ДТП. Всего произошло 19269 ДТП (-1,4%), в которых погибло 710 (-3,7%) и ранен 20621 (-1,5%) ребенок. Тяжесть последствий таких ДТП в сравнении с аналогичным показателем прошлого года незначительно снизилась с 3,4 до 3,3. В 37 (в I полугодии в 32) субъектах произошел рост количества ДТП с пострадавшими детьми, в 36 (в I полугодии в 23) - рост числа погибших в таких ДТП. Увеличение трех основных показателей аварийности произошло в 18 (в I полугодии всего в 9) субъектах Российской Федерации. (см. Приложение рис.3)²

Из анализа дорожно-транспортных происшествий в Пензенской области за 2016 год снизились показатели по количеству ДТП, погибших и раненых по сравнению с 2015 годом.(см. Приложение рис.4)

За 4 месяца 2017 года на территории города Пензы зарегистрировано 243 (АППГ-251, -3,2%) дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 7 (АППГ-10, -30,0%) человек и 318 (АППГ-319, -0,3%) получили ранения различной степени тяжести.

Тяжесть последствий ДТП (число погибших на 100 пострадавших) по сравнению с уровнем 4 месяцев 2016 года уменьшилось и её значение составило 2,2 (АППГ-3,1).

Количество дорожно-транспортных происшествий за 4 месяца 2017 года по дням недели распределилось неравномерно. Максимальное количество зарегистрировано в понедельник и пятницу (41 ДТП, 16,7 % от общего числа), минимальное количество в субботу и воскресенье (29 ДТП, 11,8% от общего

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за I полугодие 2016 года. Оперативный информационно - аналитический обзор. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. С. 3 - 4.

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. С. 9.

числа). Основное время ДТП зарегистрировано в середине дня и в вечернее время. Наибольшее количество ДТП совершено в период с 12 до 14 часов (33 ДТП, 13,5% от общего количества) и с 16 до 18 часов (37 ДТП, 15,1% от общего количества), а наименьшее в период с 02 до 04 часов (3 ДТП).

Максимальное количество наездов на пешеходов среди дней недели приходится на пятницу (20 ДТП, 19,4% от общего количества ДТП данной категории).

В течении суток самое большое количество ДТП данной категории совершено с 17 до 19 часов (19 ДТП, 18,4% от общего количества ДТП данной категории).

С участием детей-пассажиров зарегистрировано 7 ДТП, в результате которого 6 детей получили ранения различной степени тяжести, 1 получил травмы с оказанием разовой медицинской помощи, к категории раненый не относится. В 3 ДТП ребенок перевозился без детского удерживающего устройства (в 2 случаях не имелось возможности использования ДДУ, в 1 случае ребенок не был пристегнут, имелась возможность).

За 4 месяца 2017 года на ФАД «Урал» (в черте областного центра) было зарегистрировано 11 (АППГ-15, -26,7%) дорожно-транспортное происшествие, в результате которого 3 (АППГ-5, -40,0%) человека погибло и 20 (АППГ-17, +17,6%) получили ранения различной степени тяжести.

Главное место среди участников дорожного движения занимают водители транспортных средств, так водители осуществляют свою деятельность в условиях постоянного риска, но при этом ведут непрерывный контроль за процессом движения транспортного средства с целью обеспечения его целостности и постоянности в движении, а также безопасности жизни и здоровья его участников. Таким образом, в содержание понятия «безопасность дорожного движения» как состояние защищенности жизненно важных

интересов надлежит включать и защиту интереса участника дорожного движения.¹

Можно отметить, что цель регулирования дорожного составляет снижение возможности нарушения неизменности и автономности движения транспортного средства в результате утраты водителем контроля над ним, а также минимизация потерь затрат материальных ресурсов и времени при осуществлении необходимого объема перемещения людей и грузов.

Обеспечение безопасности участников дорожного движения в административно-правовом понимании должно представлять собой совокупность мер, которые обращены на исполнение норм, устанавливающих последовательность возникновения, развития и охраны общественных отношений.

Из этого следует, что под безопасностью в сфере дорожного движения понимается определенное состояние упорядоченных в результате правореализации и нормотворчества общественных отношений с целью исключения реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечения их защищенности от дорожно-транспортных происшествий и негативных последствий использования автотранспорта при исполнении необходимого объема передвижения людей, предметов их труда.²

Тем не менее, необходимо признать, что основы современной системы обеспечения безопасности дорожного движения были заложены задолго до сегодняшних дней. Эта система в своем развитии прошла несколько этапов, которые связаны между собой. Полный и системный анализ данных этапов и обнаружение связей между ними, выступает определенным научным интересом.

¹ Кретов В.В., Севрюгин В.Е. О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2015. № 4. С. 112.

² Майоров В.И. Содержание понятия "безопасность дорожного движения": теоретические основы // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2012. №7. С. 100.

1.3. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» устанавливает обеспечение безопасности дорожного движения как деятельность, которая направлена на предотвращение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

На конституционном уровне гарантируется единое экономическое пространство страны, свобода экономической деятельности, свободное перемещение товаров и услуг и это все невозможно осуществить без поддержания в соответствующем состоянии и развитии дорожной сети РФ, обеспечения безопасности дорожного движения.

Важнейшими нормативно - правовыми актами в области безопасности дорожного движения для участников движения являются: ФЗ «О безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения, Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (Основные положения) и другие. Существуют и другие законодательные и подзаконные акты, ссылки на которые находятся в указанных нормативных документах.

В данное время в РФ главным и единственным специальным нормативно - правовым актом в сфере регулирования организации дорожного движения является уже ранее упомянутый ФЗ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», определяющий правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ и обеспечивающий правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту прав и их законных интересов, и соответственно защиту интересов общества и государства путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Данный закон не создает необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного передвижения транспортных и пешеходных потоков по

дорогам; он только распространен исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения.

Из анализа данного закона следует, что он не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования и не устанавливает основную цель этой деятельности - обеспечение условий для безопасного, эффективного дорожного движения.

Несмотря на то, что рассматриваемый документ претерпевал многочисленные изменения в нем не определено содержание деятельности по организации дорожного движения, практически отсутствует четкий понятийный аппарат, не определяются компетенция федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления в данной области деятельности.¹

Важный нормативный документ, который определяет права и обязанности участников дорожного движения - правила дорожного движения. Правила дорожного движения определяют требования по движению, расположению и маневрированию автотранспорта на проезжей части, также устанавливают условия обгона и встречного разъезда, скорость движения в населенных пунктах и вне населенных пунктов, остановки и стоянки, определяют особенности движения по определенным объектам (пешеходные переходы, перекрестки, места остановок маршрутных транспортных средств, автомагистрали, железнодорожные пути, жилые зоны и др.), устанавливают условия пользования звуковыми и внешними световыми приборами, а также регулируют иные вопросы, которые относятся к дорожному движению.

Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения устанавливают требования к оборудованию и техническому состоянию и транспортных средств, также закрепляют положения, которые

¹ Шхагапсоев З.Л. К вопросу совершенствования правовой базы в современной политики в области организации и безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2013. №1(23). С.51.

касаются обязанностей должностных лиц организаций, предприятий и учреждений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Рассматриваемым актом запрещается эксплуатация транспортных средств, если их техническое состояние и оборудование не отвечают определенным требованиям; также транспортных средств, не прошедших государственного технического осмотра; оборудованных без соответствующего разрешения проблесковыми маячками и (или) специальными звуковыми сигналами, с нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами, надписями и обозначениями, которые не соответствуют государственным стандартам РФ, без закрепленных на установленных местах регистрационных знаков, имеющие поддельные, скрытые, измененные регистрационные знаки.¹

Нормативную основу в сфере безопасности дорожного движения составила Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.». Исполнение федеральной целевой программы показывает, что применение программно-целевых методов управления в этой сфере позволяет существенно улучшить обстановку с дорожно-транспортной аварийностью в Российской Федерации. В процессе осуществления данной целевой программы главный упор был сделан на таких значимых направлениях, как предотвращение опасного поведения участников дорожного движения, развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, улучшение условий движения транспортных средств и увеличение уровня безопасности пешеходов.

Применение целевых программ для снижения дорожно-транспортной аварийности в РФ позволит сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению численности погибших в ДТП к 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях защиты прав и свобод

¹ Коренев А.П. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Общая: учеб. пособие / А.П. Коренев. М.: ЦОКР МВД России, 2009. С. 143.

человека и гражданина РФ, а также выработать предпосылки для достижения наиболее амбициозных стратегических целей уменьшения дорожно-транспортного травматизма на будущее.

Частью нормативно-правовой основы безопасности дорожного движения в РФ являются следующие федеральные законы: КоАП РФ; УК РФ; ФЗ от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"; ФЗ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ "О полиции"; ФЗ от 08.11.2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"; ФЗ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности"; ФЗ от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и другие.

В разделе 9 Особенной части УК РФ выделена специальная - 27-я глава, посвященная преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Она включает одиннадцать составов преступлений. В доктрине уголовного права и следственно-судебной практике данные преступления часто именуются транспортными преступлениями. В теории уголовного права разбираемые преступления подразделяют на две группы:

- 1) преступления, которые посягают на безопасность движения и эксплуатации транспорта;
- 2) иные преступления в сфере функционирования транспорта.

Систему преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, составляют следующие преступные деяния:

- 1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);
- 2) неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК РФ);

3) нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);

4) нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ);

4) недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);

5) приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);

6) нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ);

7) нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ).

Систему иных преступлений в сфере функционирования транспорта выделяют следующие преступления:

1) неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ);

2) нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);

3) нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).¹

В КоАП РФ выделена специальная - 12 глава "Административные правонарушения в области дорожного движения", в которой содержится 44 состава.

Рассмотрение вопросов усовершенствования законодательства в сфере организации дорожного движения и обеспечения его безопасности будет односторонним, если законодатель не обратит внимания на КоАП, а точнее на расширение сферы административной ответственности за не соблюдение требований в области организации дорожного движения.

¹ Гладких В.И., Курчеев В.С. Уголовное право России. Общая и Особенная части: учеб. пособие / В.С. Курчеев. М.: НГУ, 2015. С. 504.

Данный кодифицированный нормативно - правовой акт является одним из самых мобильных вследствие внесения в него различного рода изменений, до настоящего времени, например, ограничена ответственность пользователей дорог за движение на транспортных средствах, имеющих элементы конструкций, которые могут наносить повреждение автомобильным дорогам (улицам); а также за организацию условий, препятствующих обеспечению безопасности дорожного движения.

Необходимо предусмотреть ответственность должностных лиц государственных органов, органов местного самоуправления, других владельцев дорог за ДТП и их последствия, которые произошли из-за ненадлежащего качества дорожных условий, возникших в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения обязанностей по обеспечению содержания автомобильных дорог и при строительстве, реконструкции или ремонте автомобильных дорог.

С целью защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" определяет правовые, организационные и экономические основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и осуществляет на территории РФ страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В соответствии с принимаемыми федеральными законами принимаются иные подзаконные нормативно - правовые акты РФ в области безопасности дорожного движения. К ним относят:

- указы и распоряжения Президента РФ (Указ Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 250 "Вопросы организации полиции", Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" и др.);

- постановления и распоряжения Правительства РФ (Постановление Правительства РФ от 17 января 2007 г. № 20 "Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции", Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 "О Правилах дорожного движения", распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р "О Транспортной стратегии Российской Федерации" и др.);

- нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти (Приказ МВД России 19 декабря 2012 г. № 13/5-8042 «Методические рекомендации по организации деятельности подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору», Приказ МВД РФ от 31 августа 2007 г. № 767 "Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции").

Рассматриваемые нормативно-правовые акты издаются на основе и во исполнение федеральных законов, указов и распоряжений Президента РФ, постановлений и распоряжений Правительства РФ и по инициативе федеральных органов исполнительной власти в пределах их компетенции в сфере безопасности дорожного движения.

Некоторые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения начали регулироваться нормативно-правовыми актами органов власти субъектов РФ. Законы в рассматриваемой сфере регламентирования общественных отношений порождают спорные ситуаций право применения в практике, которые связаны с неопределенным пониманием и толкованием.

2. Организация деятельности ОВД по обеспечению безопасности дорожного движения

2.1 Правовое положение ГИБДД

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России осуществляет задачи по обеспечению исполнения всеми участниками дорожного движения, юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами законодательства РФ, иных нормативных правовых актов, стандартов, правил и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, осуществления действий по предотвращению ДТП и уменьшению тяжести их последствий с целью охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов.¹

С целью усовершенствования деятельности государственных контрольных и надзорных органов Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» принято Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.²

Как обозначено в этом акте, Государственная инспекция безопасности дорожного движения становится правопреемником Государственной автомобильной инспекции МВД России и выполняет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в сфере безопасности дорожного движения.

¹ Косинский О.В. Административный статус ГИБДД Российской Федерации // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2011. №1. С. 74.

² О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации") : ук. Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 01.04.2015) // СЗ РФ. 1998. № 25. Ст. 2898.

В соответствии этому Положению, ГИБДД реализует федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в сфере безопасности дорожного движения.

ГИБДД руководствуется Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, ФЗ "О полиции", КоАП РФ, ФЗ "О безопасности дорожного движения" и другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, а также постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными документами МВД РФ, нормативно - правовыми актами субъектов Российской Федерации.

ГИБДД МВД России осуществляет задачи по обеспечению соблюдения законодательства РФ и правил, стандартов в области безопасности дорожного движения, а также осуществление мероприятий по предотвращению ДТП и уменьшению тяжести их последствий.¹

Одним из основных направлений деятельности ГИБДД по предупреждению правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой пропаганда безопасности дорожного движения.

В настоящее время для пропаганды используют запугивающую общественную рекламу. Так, в одном из роликов изображена сцена ДТП с выжившей в ходе него маленькой девочкой и окровавленными телами ее родителей. Голос за кадром говорит: "Пристегнитесь или пристегнут вас". Подобные видеоролики пробуждают отторжение и неприязненность, но в странах Европы они признаются действенными, данный факт свидетельствует результатами проведенных социологических исследований. Так, после просмотренного рассматриваемого ролика, 49% высказали, что он излишне жесткий и кровавый. Тем не менее 60% зрителей высказали, что изменили свое отношение к проблеме, а 63% признались, что начнут чаще пристегиваться.

¹ Косинский О.Е. Административный статус ГИБДД Российской федерации // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2011. №1. С. 45.

Общественная реклама является эффективным способом пропагандирования безопасности дорожного движения, поэтому необходимо устанавливать рекламные мониторы в салонах общественного транспорта. В видеороликах целесообразно использовать статистику аварийности и наглядные образы, которые убеждают участников дорожного движения не нарушать правила дорожного движения.¹

Госавтоинспекция осуществляет контроль за соблюдением правил дорожного движения и законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

- 1) к возведению и реконструированию дорог, дорожных сооружений;
- 2) к устройству и техническому состоянию транспортных средств, прицепов к ним;
- 3) к ремонту и состоянию дорожных сетей и сооружений, а также к установке и использованию технических средств;
- 4) к изменению конструкции транспортных средств и прицепов к ним;
- 5) к перевозкам опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов в пределах компетенции Госавтоинспекции.

ГИБДД МВД России осуществляет и другие обязанности:

- 1) принятие квалификационных экзаменов на получение права управления транспортными средствами, выдача водительских удостоверений, выдача заключений соискателям лицензий на реализацию образовательной деятельности;
- 2) учет и регистрация транспортных средств, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков, а также выдача паспортов транспортных средств;
- 3) обеспечение организации дорожного движения в местах проведения массовых мероприятий и аварийно-спасательных работ, регулирование

¹ Евенко С.А. Актуальные вопросы использования инновационных форм пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2015. №3. С. 238.

дорожного движения, в частности с применением технических средств и автоматизированных систем;

4) принятие участия в мероприятиях по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности;

5) осуществление розыска похищенных и угнанных транспортных средств, и транспортных средств, которые скрылись с места ДТП;

6) проведение производства по делам об административных правонарушениях;

7) проведение неотложных мероприятий по спасению людей на месте ДТП, а также осуществление мер по эвакуации пострадавших, оказание первой медицинской помощи, охрана имущества, которое осталось без присмотра;

8) проведение государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения;

9) осуществление учета бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на автотранспортные средства;

10) анализ условий дорожного движения, принятие мер по улучшению организации дорожного движения, принятие программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения;

11) сопровождение транспортных средств в порядке установленном законом (Существенные задачи сопровождения составляют: осуществление факультативных мер по предупреждению ДТП по маршруту следования; обеспечение преимущественного движения сопровождаемых транспортных средств по маршруту движения)¹;

12) принятие участия в работе комиссий по открытию дорожных маршрутов регулярного движения общественного транспорта, технических, градостроительных советов;

13) истолкование законодательства РФ о безопасности дорожного движения с использованием СМИ, осуществление конкурсов, соревнований в

¹ Борейко Ю.А. Проблемы административно-правового регулирования деятельности Госавтоинспекции в условиях реформирования МВД России // Административное право и процесс. 2014. №5. С. 45 - 46.

этих целях и оказание помощи организации обучения правилам безопасного движения на дорогах;

14) выдвижение предложений по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе вместе с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими лицами и общественными объединениями;

15) обнаружение причин и условий, которые способствуют нарушению правил дорожного движения, совершению ДТП;

16) выдача разрешений на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам ведение реестра выданных, аннулированных и приостановленных разрешений;

17) предоставление разрешений на установление на транспортных средствах приспособлений для подачи специальных световых, звуковых и условно - опознавательных сигналов;

18) образование и ведение информационных баз данных и предоставление содержащихся в них данных федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления;

19) взаимодействие с подразделениями органов государственной охраны в обеспечении безопасного и свободного движения транспортных средств, в которых следуют лица государственной охраны;

20) проведение приема граждан, своевременное рассмотрение устных и письменных обращений с извещением граждан о решениях в установленный законом срок.

Для осуществления обязанностей Государственной инспекции предоставляются следующие права:

1) запрашивать и получать сведения о соблюдении законодательства РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения от органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, должностных лиц и организаций;

2) отдавать обязательные для осуществления указания об устранении нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения должностным лицам, привлекать к ответственности лиц, не принявших соответствующих мер по выданным указаниям. Указания отдаются главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения в письменной форме с установленными сроками представления сведений о принятых мерах;

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

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

5) запрещать или временно ограничивать дорожное движение, измена его организации на некоторых участках дорог при осуществлении массовых мероприятий с целью обеспечения условий для безопасного дорожного движения, запрещать или ограничивать ведения на дорогах ремонтно-строительных работ, которые осуществляются с нарушением требований законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

6) запрещать при несоблюдении требований законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения транспортировку тяжеловесных, крупногабаритных или опасных грузов, а также передвижение общественного транспорта по установленным маршрутам;

7) запрещать управление транспортными средствами в случаях, предусмотренных законодательством РФ, в частности со снятием государственных регистрационных знаков, до устранения причин, которые

послужили причиной для запрещения, и при наличии условий и неисправностей, перечень которых утверждается Правительством РФ, воспрепятствовать управлению транспортными средствами, которые имеют поддельные, скрытые, измененные государственные регистрационные знаки, а также при несоответствии маркировки транспортных средств данным, которые указаны в регистрационных документах;

8) осуществлять остановку транспортных средств и проверку документов на право управления и пользования, а также страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, в том числе документы на транспортное средство и транспортируемый груз, изъятие этих документов в случаях, предусмотренных федеральным законодательством;

9) осуществлять отстранение от управления транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения, не имеющих документов на право пользования или управления транспортным средством, в том числе лиц, которые управляют транспортными средствами с заведомо неисправными рулевым управлением или сцепным устройством, тормозной системой;

10) проводить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, направлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, а также осуществлять направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, подозреваемых в совершении преступления против безопасности дорожного движения, для объективного рассмотрения дела;

11) применять в установленном порядке транспортные и специальные технические средства для обнаружения и фиксации нарушений правил дорожного движения, проверки за техническим состоянием транспортных средств и дорог, дешифровки показаний тахографов, задержания и принудительной остановки транспортных средств;

13) проводить личный досмотр граждан и административное задержание, которые совершили административное правонарушение, осуществлять досмотр

транспортных средств при подозрении их в использовании в незаконных целях, осмотр транспортных средств и грузов;

14) осуществлять вызов граждан и должностных лиц, получать от них объяснения, документы, справки;

15) назначать должностным лицам, юридическим лицам и гражданам, которые совершили административное правонарушение административные наказания, составлять протоколы об административных правонарушениях;

16) использовать транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, которые принадлежат консульским, дипломатическим и иным представительствам иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения для доставки в медицинские учреждения граждан, которые нуждаются в оказании медицинской помощи;

17) использовать беспрепятственно в служебных целях средства связи, которые принадлежат гражданам и юридическим лицам;

18) принимать участие в разработке и изготовлении аварийно-спасательного оборудования, используемого на месте дорожно-транспортного происшествия с целью уменьшения тяжести его последствий, технических средств контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также автоматизированных приборов и систем, которые содействуют повышению безопасности дорожного движения;

19) принимать участие совместно с учреждениями и организациями в установлении приоритетных направлений и тем научных исследований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, осуществлять в определенном порядке их осуществление и внедрение в практическую деятельность Госавтоинспекции;

20) принимать участие в работе международных организаций по вопросам безопасности дорожного движения;

21) проводить задержание транспортных средств с помещением их в специально отведенные места до устранения оснований задержания;

22) осуществлять задержание транспортных средств, которые находятся в розыске;

23) обращаться в суд с иском о признании недействительным разрешения на установление рекламной конструкции в случае несоответствия требованиям законодательства по безопасности движения транспорта.

Согласно Положению о ГИБДД МВД РФ Российской Федерации в систему Госавтоинспекции входят:

1) Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее - подразделение Госавтоинспекции на федеральном уровне);

2) Центр специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

3) подразделения Госавтоинспекции территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъектам Российской Федерации (далее - подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне);

4) специализированные подразделения Госавтоинспекции территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъектам Российской Федерации;

5) подразделения Госавтоинспекции управлений, отделов, отделений Министерства внутренних дел Российской Федерации по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, а также подразделение Госавтоинспекции Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации на комплексе "Байконур";

6) научно-исследовательские учреждения Госавтоинспекции и их филиалы.

Руководитель подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне занимает должность главного государственного инспектора безопасности дорожного движения РФ. Заместители руководителя подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне являются заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения РФ. Данные лица назначает и освобождает от должности Президент РФ по представлению Министра внутренних дел РФ.

Руководители подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по субъектам РФ, а их заместители - заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по субъектам РФ.

Главные государственные инспекторы безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации осуществляют руководство деятельностью главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям и на комплексе "Байконур".

Руководители подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, за исключением лиц, замещающих должности высшего начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации, назначают на должность и освобождают от должности Министром внутренних дел РФ по представлению руководителя подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне, согласованному с руководителем территориального органа Министерства внутренних дел РФ по субъекту РФ.

Заместители руководителей подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне назначаются на должность и освобождаются от должности руководителями территориальных органов Министерства внутренних дел по субъектам РФ по согласованию с руководителем подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне.

Руководители подразделений Госавтоинспекции на районном уровне являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, а также на комплексе "Байконур", а их заместители - заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, а также на комплексе "Байконур".

Указанные лица назначаются на должность и освобождаются от должности руководителями территориальных органов Министерства внутренних дел по субъектам РФ по представлению руководителей территориальных органов Министерства внутренних дел РФ, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, руководителя Управления Министерства внутренних дел РФ на комплексе "Байконур", согласованным с руководителями подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

2.2. Контроль ОВД за соблюдением правил дорожного движения в РФ

Одной из важнейшей функцией ОВД в сфере безопасности дорожного движения является контроль - основной объем, которого выполняют сотрудники ДПС.

Из положений Федерального закона "О полиции" разрешает утверждать, что контроль дорожного движения как средство правоохранительного влияния на нарушителей должен совмещаться со стилем и методами деятельности, преимущество в которых должен отдаваться убеждению и профилактике

правонарушений, оказанию помощи гражданам при обязательном выполнении требований закона.¹

Методы деятельности ДПС имеют административно-юрисдикционную и контрольно-надзорную составляющие, то есть представляют собой стадии государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, что отвечает требованиям ст. 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения».

От правильного выбора способов и приемов несения ДПС, форм ее организации, и в том числе соответствующих вариантов расстановки наличествующих сил и средств, будет зависеть результативность выявления и пресечения на улицах, дорогах, а также контроля за соблюдением установленных правил в сфере безопасности дорожного движения.

К главным методам ДПС относят:

- 1) предостережение участников дорожного движения от нарушений установленных правил;
- 2) наблюдение за дорожным движением;
- 3) осуществление регулировочно-распорядительных действий при сложных условиях движения;
- 4) осуществление контроля действий участников дорожного движения, дорожных условий, элементов дорожной инфраструктуры, состояния транспортных средств, регистрационных и путевых документов;
- 5) пресечение незаконных действий участников дорожного движения и должностных лиц.

Предостережение участников дорожного движения от нарушений установленных правил осуществляется с помощью повсеместного и длительного пребывания сотрудников ДПС в обзоре у участников дорожного движения. Специальная форменная одежда и снаряжение личного состава, и в том числе автомобили, которые имеют цветографические схемы,

¹ Нургалиев Р.Г. Тревожные будни дорог. [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2009/09/23/nurgaliev.html> (дата обращения: 04.12.2016).

предусмотренные для транспортных средств ДПС усиливают эффект нахождения и личной безопасности.

Предостережение осуществляется путем использования специальных сигналов и жестов или устными обращениями к участникам дорожного движения. Например, при возникновении скользкого дорожного покрытия инспектор может предостеречь участников дорожного движения путем включения определенных указателей на дороге, с помощью сигнально-говорящей установки обратиться к лицам и т.п.

Наблюдение за дорожным движением является основой использования всех других способов ДПС. Целью данного способа является сбор, получение сведений о состоянии дорожной сети, при этом включая состояние технических средств организации дорожного движения, параметры и характер транспортного потока (скорость, интенсивность, распределение по участку патрулирования и т.д.), появление предзаторовых и заторовых условий и дорожно-транспортных происшествий.

Наблюдение осуществляется визуально и с помощью технических средств (датчиков, телемониторов, оптических приборов и т.д.). Данные, которые получают в процессе наблюдения, употребляются для формирования управленческих решений общего характера (оптимизация режима и условий движения) и частного (осуществление мер административного воздействия к некоторым участникам дорожного движения).

Реализация распорядительно-регулирующих действий при осложнении дорожного движения осуществляется с целью рационализации транспортных потоков в соответствии со складывающимися обстоятельствами. При этом используется ручное регулирование дорожного движения жезлом и жестами, меняются режимы работы светофоров.

Благодаря распорядительно-регулирующим действиям ликвидируются задержки движения транспорта, реализуются меры по освобождению проезжей части от неисправных транспортных средств, создадутся объезды мест ДТП и

других опасных участков, создается свободный проезд транспортных средств специального назначения.

Контроль действий участников дорожного движения, дорожных условий, элементов дорожной инфраструктуры, технического состояния транспортных средств, регистрационных, водительских и путевых документов заключается в исследовании поведения участников дорожного движения, быстрое реагирование на их действия не соответствующим правилам, определение достоверности и соответствия предъявленных ими документов и проверке исправности систем транспортных средств. В процессе осуществления контроля особая внимательность отводится обнаружению наиболее опасных для определенного участка видов правонарушений в области дорожного движения.¹

Должностные лица принимают решение об открытом или скрытом контроле, с использованием средств фото-, видеофиксации или без подобной, данное решение будет зависеть от состояния улично-дорожной сети, особых геометрических особенностях дороги, интенсивности движения транспортных средств, а также и такого фактора как аварийно-опасный участок.²

При осуществлении открытого контроля сотрудники находятся в месте, где они хорошо видимы участникам дорожного движения и обладают возможностью немедленного вмешательства в их действия с целью пресечения и предупреждения вероятных нарушений. Сотрудники ДПС осуществляют открытый контроль в форменной одежде со специальной экипировкой, при этом в их распоряжении находятся автомобили, имеющие специальную окраску.

Не допускается при контроле за дорожным движением использовать транспортные средства, которые не относятся к патрульным автомобилям.

¹ Корнев, А.П. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Общая: учеб. пособие / А.П. Корнева. М.: ЦОКР МВД России, 2009. С.204.

² Кузнецов А.С. Особенности организации контрольно-надзорной деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ // Административное право и процесс. 2011. № 12. С. 78 - 79.

Скрытый контроль нарядом сотрудников на патрульном автомобиле без специальной цветографической схемы осуществляется с другими нарядами (пеших постов, стационарных, нарядами на патрульных автомобилях), и в случае возникновения необходимости пресечения и оформления административного правонарушения останавливается транспортное средство.

Наиболее используемый метод контроля за дорожным движением - применение средств автоматической фиксации. Измерительные приборы, которые используются в контроле за дорожным движением должны быть сертифицированы, иметь свидетельство о метрологической проверке (хранится в подразделении).

Основанием для реализации контроля за дорожным движением с применением средств автоматической фиксации является решение органа управления ГИБДД о их применении.¹

Выделяют три типа автоматических комплексов фиксации превышений допустимой скорости: стационарный, передвижной, мобильный.

Стационарный комплекс фиксации устанавливается над участками дорог на мостах, надземных пешеходных переходах, эстакадах, столбах освещения либо на возведенных конструкциях. Места установки стационарных комплексов фото-, видеофиксации определяется с учетом территории с повышенной аварийностью. Все, зафиксированные техническими средствами, превышения скорости отправляются на сервер или на персональный компьютер, который находится в патрульном автомобиле.

Передвижной комплекс фиксации устанавливается на переносных стойках, штативах и т.п. и позволяет изменять дислокацию в неподвижном положении, и их использование осуществляется на основании оперативной обстановки. Они размещаются в целях обеспечения безопасности приборов на обочинах дорог и тротуарах под допустимым углом.

¹ Зиганшин М. М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. 2015. № 7. С. 66 - 67.

Сотрудник ДПС вносит в прибор информацию о месте и времени его применения. Целесообразно выделять два наряда ДПС при использовании передвижных комплексов, один из них будет приближен к прибору, а второй находиться на расстоянии. При выявлении факта прохождения транспортного средства, который находится в розыске, через зону контроля комплекса видеофиксации, допустима передача сигнала о данном факте на стационарный пост, в дежурную часть подразделения ГИБДД или экипажу ГИБДД, который находится в близости от данного комплекса.

Мобильный устанавливается в патрульном транспортном средстве ДПС. Мобильные средства фото-, видео-фиксации используются для моментального реагирования на появление очагов аварийности. Данный надзор осуществляется в автоматическом и ручном. В автоматическом режиме прибор фиксируется на штативе, а в ручном инспектор самостоятельно наводит прибор на движущиеся автомобили и при этом измеряет скорость.¹

Режим и места установки работы стационарных средств автоматической фиксации устанавливаются руководителем органа управления Госавтоинспекции.

Пресечение незаконных действий участников дорожного движения и должностных лиц, является методом преобладающим в деятельности ДПС, так как это обязывает высокая латентность нарушений правил дорожного движения, уровень и характер преступности, который связан с использованием транспортных средств. При вмешательстве в неправомерные действия участников дорожного движения необходим высокий уровень организации ДПС на основе постоянного и эффективного проведения анализа дорожной аварийности и административно-правовой деятельности подразделений ГИБДД, внедрения форм контроля дорожного движения. Данный метод

¹Занина Т.М., Четверикова А. И. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. 2013. №1. С. 156 - 157.

содействует осуществлению принципа неотвратимости наказания за правонарушения и гарантирует максимальный превентивный эффект.¹

В настоящее время, после ряда ДТП, среди юристов все интенсивнее проходят дискуссии насчет внедрения балльной системы нарушений в области дорожного движения. Ответственность за регулярное нарушение правил дорожного движения установлена во многих зарубежных странах – Великобритании, Германии, Швеции, Канаде, Франции, Канаде, США, Японии, Испании.

В российском обществе сложился правовой нигилизм определенной части водителей, так как они чувствуют безнаказанность в следствии с незначительностью штрафных санкций за нарушения ПДД. Поэтому необходимо усилить наказание «рецидивистам» введением балльной системы нарушений. Так к примеру, участница известных гонок на «Гелендвагене» Мара Багдасарян 6 ноября была задержана сотрудниками полиции. Когда нарушительницу проверили по базе данных, определили, что за ней имеется 16 неоплаченных штрафов. За 2015 год она получила около 150 штрафов за превышение скорости на сумму свыше 1 млн. рублей.

Деятельность ДПС по контролю и надзору проводится в следующих формах:

1. административно-процессуальной;
2. активной (осуществление проверок) и пассивной (проведение наблюдения);
3. внешней и внутриаппаратной;
4. индивидуальных актов правоприменения, материально-технических и организационных действий;
5. сотрудничество с другими субъектами по обеспечению безопасности дорожного движения.

¹Бекетов О.И., Бочаров С.Н. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учеб. пособие / О.И. Бекетов. М.: ЦОКР МВД России, 2009. С. 182.

Индивидуальные правоприменительные акты являются важной формой, поскольку акты сотрудников ДПС вызывают правовые отношения с участниками дорожного движения, влекут правовые последствия. В деятельности дорожно-патрульной службы применяются различные акты: письменные, устные и конклюдентные. Правоприменительные акты разделяют на внешненаправленные и внутриаппаратные. К внутренним актами относят распоряжения, приказы, рапорты, а к внешним - справки, протоколы, требования, жесты рукой, жезлом, сигналы свистком, специальные звуковые и световые сигналы и т.д.

Контроль за дорожным движением проводится сотрудниками ДПС ГИБДД МВД России:

- 1) в пешем порядке;
- 2) на стационарных постах ДПС, контрольно-пропускных пунктах;
- 3) на патрульном транспортном средстве в движении или стационарном положении;
- 4) сопровождением транспортных средств;
- 5) регулирование дорожного движения;
- 6) осуществление службы сотрудниками ДПС на средствах авиации (вертолеты, дирижабли и др.)¹

Контроль в пешем порядке осуществляется в городских условиях для контроля и регулирования дорожного движения, оформления ДТП. Контроль в пешем порядке не приносит ожидаемых результатов, несмотря на то что она содержится в Административном регламенте.

Осуществление контроля на стационарных постах ДПС , контрольно-пропускных пунктах является одним из видов формы контроля. Контрольно-пропускных пунктах находятся на въездах и выездах из городов, территориальных границах областей, субъектов, республик.

¹ Калужный Ю. Н. Основные направления совершенствования несения службы нарядами дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2011. № 11. С. 129.

В ближайшее время необходимо сократить стационарные посты, в связи с большим количеством личного состава участвующих в осуществлении службы и небольшой эффективностью в решении задач в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Прохождение службы на постах применяется для осуществления узконаправленных задач при проведении определенных мероприятий.

Контроль на патрульном транспортном средстве является широко используемой и результативной формой несения службы, с помощью которой достигаются практически все возложенные на ДПС задачи. К данному контролю относится выезд на место ДТП и его процессуальное оформление, выявление нарушений правил дорожного движения, в частности с использованием средств фото и видеофиксации.

Контроль за дорожным движением может осуществляться с помощью средств авиации (вертолеты, дирижабли, аэростаты, мотodelьтапланы и др.). Порядок взаимодействия экипажей средств авиации с нарядами сотрудников регулируется отдельными инструктивно-методическими документами. Патрулирование на вертолете дает возможность выполнить большой охват транспортных потоков и быстро обнаружить нарушителей ПДД, но возникают проблемы с документированием правонарушений. Вертолеты используются с целью оценки дорожной обстановки на автомагистралях и доставки сотрудников ДПС и спасательных служб к местам серьезных ДТП, экстренной эвакуации пострадавших, а также для оказания содействия автомотопатрулям при преследовании скрывающихся на автотранспорте преступников.

Приведенный анализ форм и методов контроля имеет важное значение в правоприменительной деятельности сотрудников ДПС. Использование той или иной формы контроля определяется определенными условиями дорожного движения и служебными задачами нарядов ДПС. Каждая из них имеет свои достоинства и не может рассматриваться в виде универсальной.¹

¹ Зейналов Ф.Н. Особенности форм и методов несения ДПС // Наука и практика. 2010. №2. С. 52 - 53.

2.3. Административно-правовое принуждение как средство обеспечения безопасности дорожного движения.

Административное принуждение имеет своеобразные признаки, которые позволяют выделять его в самостоятельный вид государственного принуждения. Административное принуждение является видом государственного принуждения, обладающий своим назначением охрану общественных отношений, формирующихся в сфере государственного управления. Данные меры используются в исполнительной власти специальными органами и должностными лицами, тем самым представляя собой результат осуществления их государственно-властных полномочий. Мерам административного воздействия свойствен властно-принудительный характер.¹

Административное принуждение представляет собой метод воздействия государства на субъектов права, который заключается в использовании им правоограничений в форме применения мер вследствие с правонарушением или с иной государственной необходимостью путем установления дополнительной юридической обязанности либо лишения (ограничения на использование) прав, которые имеются у субъектов права.²

Целью обеспечения безопасности дорожного движения является убеждение или при необходимости принуждение, соблюдение требования норм, которые касаются безопасности дорожного движения.

Выполнение этих задач возможно только при осуществлении ГИБДД определенных государственно-властных полномочий, использования мер административного принуждения.

¹ Макарейко Н.В. Административное принуждение: проблемы теории и практики нормативно правового регулирования // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2015. №5-6. С.109 - 110.

² Смоляков А. И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения: дис. канд. юрид. наук: 12.00.14 / А.И. Смоляков. Орел.: 2014. С. 53.

Л.Л. Попов, утверждает, что "принуждение традиционно применяется как дополнительный метод воздействия, который используется в силу неэффективности убеждения", но "административное принуждение занимает особое место в государственной системе обеспечения безопасности граждан".¹

В зависимости от способа и целей обеспечения правопорядка меры административного принуждения разделяют:

1. административное предупреждение (административно-предупредительные меры);
2. административное пресечения (административно-пресекательные меры);
3. административная ответственность;
4. административно-процессуальное обеспечение;
5. административно-правовые восстановительные меры принуждения, используемые с целью возмещения нанесенного ущерба, восстановления прежнего положения вещей.

Меры административного предупреждения используются субъектами их применения с целью предупреждения правонарушений и обстоятельств, которые угрожают безопасности граждан и обществу. Данные меры выступают в виде ограничения, побудительных действий в отношении того или иного физического, юридического или должностного лица.

Административный регламент разрешает выделить предупредительные меры, такие как остановка пешехода или транспортного средства, проверка идентификационного номера, государственного регистрационного знака, документов, номера кузова, шасси, двигателя транспортного средства, технического состояния транспортного средства; направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, осмотр груза и транспортного средства; отстранение от управления.²

¹ Копытов Ю.А. Административное право: учеб. пособие / Ю.А. Копытов. М.: Юрайт, 2013. С. 208.

² Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками

Отдельные ученые медицинское освидетельствование лиц, которые имеют симптомы опьянения, утомленного или нездорового состояния относят к мерам административного предупреждения.

Согласно ч. 1.1 ст. 27.12 КоАП РФ лицо, управляющий транспортным средством и в отношении него имеются основания полагать, что данное лицо находится в состоянии опьянения, подлежит освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения.

КоАП устанавливает обязанность ведения такого освидетельствования на должностных лиц, которые имеют право государственного контроля и надзора за безопасностью передвижения и управлением транспортным средством определенного вида.

Порядок освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и оформление его результатов устанавливается Правительством РФ.

Согласно ч. 1.1 ст. 27.12 КоАП РФ, если лицо отказывается от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо не соглашается с результатами освидетельствования, а также при наличии достаточных оснований полагать, что оно находится в опьянении, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения данное лицо направляют на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.¹

Постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 утверждены Правила освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, назначения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, управляющий транспортным средством, и оформления их результатов, которыми устанавливается определенный порядок.²

дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения : прик. МВД России от 02.03.2009 № 185 (ред. от 22.12.2014) // Российская газета. 2009. № 122.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 22.11.2016) // СЗ РФ. 7.01.2002. № 1 (часть I). Ст. 1.

² Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на

Проблемой является установление состояния опьянения у лиц, которые употребляли не алкоголь, а токсические и наркотические вещества. В данное время, несмотря на существующие методики экспресс-тестирования таких состояний, в Кодексе об административных правонарушениях РФ отсутствует данная административная процедура. Водители с признаками данного опьянения направляют на медицинское освидетельствование, и это приводит к значительным временным потерям, а иногда заканчивается безрезультатно. Поэтому необходимо ввести в КоАП РФ процедуру экспресс-тестирования на состояние наркотического опьянения, которое не требует привлечения медицинских работников.

Отличительная черта показанных административно-предупредительных мер содержится в том, что они могут быть применены к участникам дорожного движения при отсутствии правонарушения. Должностные лица ГИБДД должны применять принудительные меры к лицам, не являющиеся правонарушителями, при конкретных ситуациях, которые создают угрозу личной или общественной безопасности граждан (техногенные катастрофы, стихийные бедствия, дорожно-транспортные происшествия, эпидемии, лесные пожары).

Административно-пресекательные меры как разновидность административного принуждения имеют все его свойства. Прямой целью применения всех мер административного пресечения является предупреждение вредных последствий уже сделанного правонарушения или же пресечение в самом начале правонарушения, недопущение его развития и преобразование в наиболее серьезное и тяжкое по своим последствиям и содержанию правонарушение. Данные меры могут применяться уполномоченными на то должностными лицами для прекращения общественно опасных действий

состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: постановл. Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) // СЗ РФ. 07.07.2008. № 27. Ст. 3280.

гражданами, которые не достигли 16 лет, в том числе недееспособными, невменяемыми.¹

Перечень административно-пресекательных мер широк и многообразен: от требования прекратить правонарушение до использования физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

Для пресечения противозаконных действий участников дорожного движения должностным лицам ГИБДД ФЗ «О безопасности дорожного движения», ФЗ «О полиции», КоАП РФ, правила дорожного движения Российской Федерации и другие правовые акты устанавливают права:

1) требовать прекращения противоправных действий граждан и должностных лиц (например, требовать от пешехода перейти дорогу в определенном месте и т.д.);

2) осуществлять запрещение при нарушении требований нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения проведение ремонтно-строительных работ на улицах и автомобильных дорогах, транспортировку тяжеловесных, тяжеловесных или опасных грузов, а также передвижение общественного транспорта по установленным маршрутам;

3) осуществлять запрещение эксплуатации автотранспортных средств и других самоходных машин при наличии неисправностей и условий, перечень которых устанавливается Правительством РФ, а также использование транспортных средств, которые не прошли государственного технического осмотра, не имеющие закрепленных на установленных местах государственных регистрационных знаков, транспортных средств, в устройство которых имеются изменения без разрешения, имеющих поддельные, скрытые, измененные номера или государственные регистрационные знаки, а также при несоответствии маркировки транспортных средств данным, которые указаны в документах, до устранения причин, послуживших основанием для данного запрещения;

¹ Жадан А.В. Проблемы реализации специальных полномочий сотрудников ГИБДД МВД России при применении мер, ограничивающих права и свободы граждан // Государство и право. 2014. №2. С.72.

4) осуществлять отстранение от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых имеются достаточные основания считать, что они находятся в состоянии опьянения, и в том числе лиц, не имеющих документов на право управления или пользования транспортными средствами;

5) осуществлять согласно законодательству России об административных правонарушениях задержание транспортных средств с помещением их в специально отведенные места до устранения причин задержания;

6) осуществлять привод граждан и должностных лиц, которые уклоняются без уважительных причин от явки по вызову;

7) осуществлять в территориальные органы внутренних дел доставку и задержание правонарушителей;

8) при выявлении нарушений правил хранения и использования огнестрельного оружия, боеприпасов к нему и взрывчатых веществ осуществлять их изъятие у граждан, должностных лиц и организаций;

9) осуществлять применение физической силы, специальных средств, технических средств принудительной остановки транспортных средств, огнестрельное оружие.

Одной из главных проблем проведения отстранения от управления транспортным средством является отсутствие нормативно определенного содержания данного действия. В статье 27.12 КоАП РФ не указывается, что такое отстранение, регламентируя лишь основания и порядок оформления.

При проведении отстранения от управления транспортным средством необходимо присутствие двух понятых. Имеются участки дорог в малонаселенной местности, где не просто отыскать кого-либо, такая же ситуация возникает в ночное время. Нынешнее развитие технических средств видеофиксации дает возможность обходиться без понятых при проведении административных процедур. Поэтому необходимо внести изменения в законодательство, которое исключает присутствие понятых при проведении административных процедур или сделать это участие необязательным (с учетом обязательной видеофиксации действий сотрудников полиции).

Сотрудник ГИБДД имеет право фиксировать административные мероприятия на личный мобильный телефон, но для этого ему необходимо приобретать за свой счет носитель информации, который в дальнейшем прикладывается к материалам административного дела. В настоящее время оснащены патрульные автомобили средствами видеофиксации и это способствует упрощению административных мероприятий. Так в странах Европы, таких как Канаде, Великобритании используют средства видеофиксации, что демонстрирует высокую эффективность закрепления доказательств по административному делу и контроля законности действий сотрудников.

Согласно Кодексу об административных правонарушениях Российской Федерации задержание транспортного средства выделяет следующие элементы:

- 1) хранение на специализированной стоянке до устранения причин задержания;
- 2) прекращение движения при помощи блокирующих средств;
- 3) перемещение, в том числе управления водителем задержанного транспортного средства или лицом, которое имеет полномочие проводить задержание транспорта, в ближайшее место, где не будет создавать препятствия для движения другим транспортным средствам.¹

Перечень способов и средств пресечения, которые предусматриваются в нормативно-правовых актах, является не исчерпывающим. Согласно ФЗ «О полиции» сотрудник ГИБДД при необходимой обороне или крайней необходимости когда специальных средств или огнестрельное оружие отсутствует имеет право применять любые подручные средства.

Пресечение правонарушения в начале его проявления дает возможность существенно уменьшить число смертей и увечий ни в чем не повинных людей.²

¹ Соколов А. Ю. Задержание транспортного средства как мера обеспечения производства по делам об административных правонарушениях // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2012. №1. С. 81.

² Федорова А.Г. Совершенствование правового регулирования мер государственного воздействия на участников дорожного движения // Вестник Поволжского института управления . 2014. №1. С.39.

Проблемой на сегодняшний день является то, что в большинстве случаев наказание ужесточается за ДТП уже по факту, как правило, потерпевшими. Наиболее перспективным направлением является правовое воздействие государства на водителей с целью предотвращения правонарушений, когда он понимает, что наказуемо уже само нарушение правил дорожного движения, а не только при присутствии материального ущерба или пострадавших лиц.

Управление транспортным средством без соответствующего разрешения является одним из нарушений дорожных правил, которое нужно пресекать на начальной стадии, а не когда наступили последствия.

В соответствии со ст. 12.7. КоАП РФ «управление транспортным средством водителем, который не имеет права управления транспортным средством, налагается наказание в виде административного штрафа в размере от 5 тысяч до 15 тысяч рублей, а за управление водителем, который лишен права управления транспортным средством, влечет административный штраф в размере 30 тысяч рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от 100 до 200 часов». К рассматриваемым правоотношениям могут применить положения ст. 27.12 (отстранение водителя от управления автомобилем) и 27.13 (задержание транспортного средства и помещение его на специализированную стоянку).

Одним из типичных примеров, которые описывают сформировавшуюся практику аналогичных правонарушений. «9 января 2014 г., на Грабцевском шоссе в Калуге сотрудники ДПС задержали 35-летнего водителя ВАЗ 21014, который в состоянии опьянения управлял транспортным средством ехал за рулем. В 2010–2013 гг. его задерживали за езду без удостоверения и в состоянии алкогольного опьянения более 10 раз, но по настоящее время штрафы в размере 50 тысяч рублей он не оплатил. Из сведений сотрудников, автомобиль правонарушителя помещен на штрафстоянку и решается вопрос об административном аресте. Тем не менее самое большое, что ему грозит, – 15 суток. Взысканием штрафов судебные приставы будут заниматься. Сотрудники ГИБДД считают, что данный нарушитель выйдет и снова сядет за

транспортное средство. По нынешним законам возбудить на этого человека уголовное дело или конфисковать машину нельзя».

Сам факт управление транспортным средством как объектом повышенной опасности без разрешения должно квалифицироваться как преступление.

Так, в Германии управление автотранспортным средством без водительского удостоверения считается серьезным преступлением, и согласно Закону о дорожном движении «в наилучшем случае нарушитель оплатит крупный штраф, а в худшем - грозит в тюрьму на срок до года.

Меры административно-процессуального обеспечения, также как и административно-пресекательные, располагают одинаковыми характерными свойствами и имеют единую цель.

Данные меры представляют собой систему принудительных мер, которые используют для закрепления и сбора доказательств, выполнения действий по делу об административном правонарушении, осуществления принятых решений. Названные меры связаны с осуществлением института административной ответственности, создавая для этого необходимые условия.¹

В соответствии со ст. 27.1 КоАП РФ с целью пресечения административных правонарушений, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте, обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого решения по делу должностное лицо имеет право в пределах своих полномочий использовать меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, которые прописаны главой 27 КоАП РФ.

Меры административного пресечения, предупреждения и процессуального обеспечения могут использоваться одновременно, так как

¹ Телегин А. С. Меры административно-процессуального принуждения: некоторые вопросы применения // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2014. №1. С. 62.

проверка инспектором ГИБДД документов у водителя может привести к его отстранению от управления в связи с необходимостью задержания или запрещения эксплуатации транспортного средства и привлечению к ответственности.

Соответственно существующему законодательству административные правонарушения в области дорожного движения компетентны рассматривать начальники Госавтоинспекции, их заместители, командиры и их заместители подразделений ДПС ГИБДД, госавтоинспекторы и инспекторы ДПС ГИБДД, участковые уполномоченные полиции.

Статистические материалы МВД России дают понять, что ежегодно в стране выявляется высокое количество правонарушений на автомобильном транспорте, предупреждение и искоренение которых вызывает необходимость использования мер административной ответственности. Поэтому современных условиях невозможно обеспечить правопорядок на автомобильном транспорте одними только мерами убеждения.

Административная ответственность является одним из видов государственного принуждения, которое регламентируется административно-правовыми нормами. Административная ответственностью выступает разновидностью юридической ответственности (наравне с гражданско-правовой, уголовной, материальной и дисциплинарной), которая проявляется в применении должностным лицом административного наказания к лицу, которое совершило административное правонарушение.¹

Законом за нарушение правил дорожного движения налагаются следующие наказания: предупреждение, административный штраф, лишение права управления транспортом, административный арест.

Существующая система административных наказаний обращена на устранение одной проблемы - обеспечение безопасности дорожного движения. Административные наказания разделяют по степени ограничений, форме и

¹ Маркарян П.К. Понятие административной ответственности в науке и законодательстве // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. 2010. №4. С.121.

способу воздействия на лицо, совершившее административный проступок в сфере дорожного движения.¹

Предупреждение имеет особое значение в системе административных, что объясняется его содержанием. Специфичность предупреждения содержится в отрицательной юридической оценке уполномоченными должностными лицами незаконных действий нарушителей правил дорожного движения, которые порождают наступление определенные негативные последствия для нарушителя. Предупреждение как мера административного взыскания за нарушение правил дорожного движения используется редко.

Административный штраф выступает одним из видов административного наказания, которая состоит в том, что соответствующие органы (должностные лица) в соответствии с действующим законодательством возлагают на правонарушителя обязательство оплатить определенную сумму денег. Эта мера напрямую связана с имущественным правоограничением нарушителя.

Взимание денежной суммы ограничивает имущественные интересы нарушителя и является способом воздействия на поведение участников дорожного движения. Данным наказанием законодательство старается добиться исправления правонарушителя, а также предупреждения транспортных происшествий.

Административный штраф используется за наиболее общественно вредные нарушения правил дорожного движения и в случаях, когда меры дисциплинарного воздействия неэффективны.

Обязанность по осуществлению исполнения постановлений о назначении административных штрафов в сфере дорожного движения лежит на должностных лицах ГИБДД.

Согласно ст. 31.2 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении подлежит исполнению с момента его вступления в законную силу.

¹ Семенов Н.С. О некоторых проблемах применения административного принуждения в целях обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. №1. С. 67.

Административный штраф должен быть уплачен нарушителем не позднее 60 дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки.¹

С 01.01.2013 г. в соответствии с Федеральным законом от 27.06.2011 г. № 162-ФЗ и согласно с ч. 8 ст. 32.2 КоАП РФ банк или иная кредитная организация, организация федеральной почтовой связи, платежный агент, принимающий платежи физических лиц, или банковский платежный агент (субагент), проводящий деятельность согласно с ФЗ от 27.06.2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе», которым уплачивается сумма административного штрафа, должны безотлагательно после оплаты административного штрафа правонарушителем, отправлять информацию об оплате административного штрафа в Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах (далее – ГИС ГМП), которая предусмотрена ФЗ от 27.07.2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Наиболее строгим административным наказанием является лишение права управления транспортным средством, применяющейся к лицам за грубое нарушение.²

В соответствии с действующим законодательством аннулирование или временное приостановление действия водительского удостоверения уполномочены совершать только судьи. Осуществление данного наказания состоит в том, что нарушитель временно лишается права управления с одновременным изъятием удостоверения. Срок лишения права управления транспортным средством не может составлять быть менее одного месяца и более трех лет.

¹ Гвоздева Е.В. Проблемы исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2015. № 2. С. 66.

² Кобозева Н. А. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Вестник Белгородского юридического института МВД России. 2013. №1. С. 80.

В обязанность сотрудников ГИБДД входит отстранение правонарушителя от управления транспортным средством и изъятие водительского удостоверения, если у правонарушителя обнаружались физические, психические или иные медицинские противопоказания, которые препятствуют управлению транспортными средствами.

Водители могут быть лишены права управления всеми видами любыми механическими транспортными средствами (автомобилями, тракторами, трамваями, троллейбусами, мотоциклами и т.д.), управление которыми разрешено соответствующими органами или должностными лицами и подтверждено водительским удостоверением.

Из анализа практики по административным делам показывает, что у органов ГИБДД МВД России отсутствует доказательной базы.¹ Сотрудники ДПС допускают много процессуальных нарушений, в следствии чего выносят обосновательные решения о назначении административных наказаний. При обжаловании решений в судебные органы большое количество постановлений по делам об административных правонарушениях, которые выносят в органах ГИБДД МВД России, отменяется.²

Исследование основных мер административного принуждения сотрудниками ГИБДД дает возможность сделать вывод, что для осуществления контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения ГИБДД имеет обширные полномочия по результативному воздействию участников, транспортные средства и дорожные условия.

От точности выбора способов и приемов осуществления деятельности ДПС, форм ее организации, а также вариантов расстановки сил и средств будет зависеть эффективность контроля за соблюдением определенных правил в сфере безопасности дорожного движения, обнаружение и своевременное пресечение правонарушений.

¹ Агапов А.Б. Административное право : учеб. пособие / А.Б. Агапов. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2011. С. 256.

² Архипов С.И. Субъект права: теоретическое исследование : монография / Р. Асланова. СПб.: Юридический центр Пресс, 2011. С. 41.

Использование той или иной формы контроля определяется конкретными условиями дорожного движения и соответствующими должностными задачами нарядов ДПС. Каждая форма контроля из обладает своими достоинствами и не может рассматриваться в качестве универсальной.

Заключение

Безопасность дорожного движения - это состояние данного процесса, отображающее уровень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Под обеспечением безопасности дорожного движения понимается деятельность, которая направлена на предупреждение причин появления ДТП, снижение тяжести их последствий.

Порядок действий сотрудников органов внутренних дел, который связан с осуществлением государственной функции по надзору и контролю за выполнением участниками дорожного движения требований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Административным регламентом МВД России.

Обеспечение безопасности дорожного движения является основной частью задач обеспечения личной безопасности, решения экономических, социальных и демографических проблем, улучшения уровня жизни и оказание помощи региональному развитию.

В дипломной работе были достигнуты следующие задачи: проанализированы исторические аспекты становления Госавтоинспекции; изучено понятие безопасности дорожного движения и правовые основы; определен административно-правовой статус ГИБДД, как основного органа, обеспечивающего безопасность дорожного движения; изучен контроль сотрудников ГИБДД МВД по соблюдению участниками дорожного движения требований в области дорожного движения; раскрыто административно-правовое принуждение как средство обеспечения безопасности дорожного движения.

Значение обеспечения безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы убедить или при необходимости принудить, основываясь на силу государственной власти, не нарушать требований норм, которые касаются безопасности дорожного движения.

Исследование основных мер административного принуждения сотрудниками ГИБДД дает возможность сделать вывод, что для осуществления контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения ГИБДД имеет обширные полномочия по результативному воздействию участников, транспортные средства и дорожные условия.

Осознавая всю остроту и сложность развития ситуации с обеспечением безопасности дорожного движения, необходимо внести изменения в КоАП РФ за счет включения норм, которые помогут справиться негативную ситуацию с дисциплиной на дорогах. Необходимо потрудиться над законодательством, достичь того, чтобы санкции не только наказывали за те или иные нарушения ПДД но, прежде всего, содействовали их предупреждению.

Для борьбы со недобросовестными нарушителями необходимо создать бальную систему, аналогичную с той, которая функционировала в СССР; введение более жестких наказаний за повторные нарушения правил дорожного движения. Для этого следует внести в главу 12 КоАП РФ ст.12.38 "Систематическое нарушение водителями правил дорожного движения."

Нынешнее развитие технических средств видеофиксации дает возможность обходиться без понятых при проведении административных мероприятий. Для этого нужно внести изменения в административное законодательство, которые исключают присутствие понятых при проведении административных мероприятий или сделать это присутствие необязательным, но с учетом обязательной фиксации действий сотрудников полиции.

Также необходимо внести в КоАП РФ процедуру экспресс-тестирования для выявления наркотического опьянения, которое не требует привлечения медицинских работников.

Общественная реклама является эффективным способом пропагандирования безопасности дорожного движения, поэтому необходимо устанавливать рекламные мониторы в салонах общественного транспорта. В видеороликах целесообразно использовать статистику аварийности и

наглядные образы, которые убеждают участников дорожного движения не нарушать правила дорожного движения.

Главной проблемой высокой смертности на дорогах составляют неудовлетворительные дорожные условия, так к примеру в Пензенской области за 2016 год, стали сопровождающим фактором 1910-ти ДТП, в них погибли 239 человек и 2649 были ранены. На дорогах погибли 67 пешеходов, что на 13,8% больше, чем в 2015 году. Вследствие этого необходимо выработать систему процедур, которые будут способствовать устранению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, безопасному движению пешеходов, закрытие источников аварийности техническими средствами контроля.

Рассмотренные предложения дают возможность увеличить эффективность действия конституционного права на жизнь в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Список литературы

Нормативно-правовые акты

1. Российская Федерация. Конституция (1993) // Российская газета. - 1993. - № 237.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 28.12.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 29.01.2017) // СЗ РФ. - 2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 19.12.2016) // СЗ РФ. - 1996. - № 25. - Ст. 2954.
4. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Российская газета. - 26.12.1995. - № 245.
5. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 28.07.2012 № 131-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Российская газета. - 2012. - № 172.
6. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : федер. закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Парламентская газета. - 2002. - № 86.
7. О транспортной безопасности : федер. закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Парламентская газета. - 2007. - № 25.
8. О полиции : федер. закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016, с изм. от 19.12.2016) // СЗ РФ. - 2011. - № 7. - Ст. 900.
9. О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ (ред. от 04.06.2014) // Парламентская газета. - 2011. - № 33.
10. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Российская газета. - 2007. - № 254.

11. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации) : указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 01.04.2015 // СЗ РФ. - № 25. - 22.06.1998. - Ст. 2897.

12. Вопросы организации полиции : указ Президента РФ от 01.03.2011 № 250 (ред. от 07.12.2016) // СЗ РФ. - 2011. - № 10. - Ст. 1336.

13. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 10.09.2016) // Российские вести. - 23.11.1993 - № 227.

14. Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции : постановление Правительства РФ от 17.01.2007 № 20 (ред. от 25.11.2016) // Российская газета. - 2007. - № 13.

15. О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах : постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 11.10.2016) // Собрание законодательства РФ. - 14.10.2013. - № 41. - Ст. 5183.

16. О Транспортной стратегии Российской Федерации : распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) // СЗ РФ. - 2008. - № 50. - Ст. 5977.

17. Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет

транспортным средством : постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) // Собрание законодательства РФ. - 2008. - № 27. - Ст. 3280.

18. О внесении изменений в Транспортную стратегию Российской Федерации, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р : распоряжение Правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р // СЗ РФ. - 2014. - № 25. - Ст. 3349.

19. Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции : приказ МВД России от 31.08.2007 № 767 (ред. от 19.06.2014) // Российская газета. - 2007. - № 247.

20. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 02.03.2009 № 185 (ред. от 22.12.2014) // Российская газета. - 2009. - № 122.

Учебная литература

21. Агапов, А.Б. Административное право : учеб. пособие / А.Б. Агапов. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2011. - 373 с.

22. Бекетов, О.И. Бочаров, С.Н. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учеб. пособие / О.И. Бекетов. - М.: ЦОКР МВД России, 2009. – 264 с.

23. Гладких, В.И. Курчеев, В.С. Уголовное право России. Общая и Особенная части: учеб. пособие / В.И. Гладких. - М.: НГУ, 2015. - 614 с.

24. Копытов, Ю.А. Административное право: учеб. пособие / Ю.А.Копытов. - М.: Юрайт, 2013. – 649 с.

25. Коренев, А.П. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Общая: учеб. пособие / А.П. Коренева. - М.: ЦОКР МВД России, 2009. – 264 с.

Научная литература

26. Архипов, С.И. Субъект права: теоретическое исследование : монография / Р. Асланова. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2011. - 469 с.
27. Ботиков, А. В. Проблемы повышение безопасности дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. - 2007. - № 4.-С.36-43.
28. Борейко, Ю. А. Проблемы административно-правового регулирования деятельности Госавтоинспекции в условиях реформирования МВД России // Административное право и процесс. - 2014. - №5. - С. 44-49.
29. Вербина, О. Л. История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве // Юрист. - 2014. - № 11. - С.11-17.
30. Войтенков, Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. - 2010. - №3 (30). - С. 18-26.
31. Войтенков, Е. А. Деятельность органов внутренних дел по противодействию преступлениям и правонарушениям на автотранспорте и обеспечению безопасности дорожного движения в СССР (1917-1941гг.): историко-правовой обзор // История государства и права. - 2013. - №20. - С. 11-19.
32. Войтенков, Е. А. Исторические закономерности и организационно-правовые особенности обеспечения безопасности дорожного движения в СССР в середине XX в. // История государства и права. - 2011. - №9. - С.85-92.
33. Гвоздева, Е. В. Проблемы исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. - 2015. - № 2. - С. 66-70.
34. Губенков, О. Е. Становление и развитие института, наделенного административно-правовыми полномочиями по допуску водителей к участию в дорожном движении в России // Общество и право. - 2015. - №1. - С. 249-254.

35. Евенко, С. А. Актуальные вопросы использования инновационных форм пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. - 2015. - №3. - С. 237-240.

36. Епифанов, Ю. А. Особенности функционирования органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, в годы Великой Отечественной Войны // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. - 2011. - №4.- С.226-231.

37. Жадан, А. В. Проблемы реализации специальных полномочий сотрудников ГИБДД МВД России при применении мер, ограничивающих права и свободы граждан // Государство и право. - 2014. - №2. - С.71-76.

38. Занина, Т.М. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. - 2013. - №1. - С. 155-159.

39. Зейналов, Ф. Н. Особенности форм и методов несения ДПС // Наука и практика. - 2010. - №2. - С. 52-59.

40. Зиганшин, М. М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. - 2015. - № 7. - С. 65-69.

41. Калюжный, Ю. Н. Основные направления совершенствования несения службы нарядами дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России.//Юридическая наука и правоохранительная практика. - 2011.- № 11. - С.127-132.

42. Кобозева, Н. А. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Вестник Белгородского юридического института МВД России. - 2013. - №1. - С. 80-87.

43. Косинский, О. В. Административный статус ГИБДД Российской Федерации // Вестник Краснодарского университета МВД России. - 2011. - №1. - С. 73-79.

44. Костенников, М. В. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении // Административное право и практика администрирования. - 2013.- № 9. - С. 57-65.
45. Кузнецов, А. С. Особенности организации контрольно-надзорной деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ // Административное право и процесс. - 2011. - № 12. - С. 78-79.
46. Кретов, В.В. О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // Административное и муниципальное право. - 2015. - № 4.- С.112-122.
47. Лебедева, М. Ю. Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. - 2013. - № 196. - С. 65-71.
48. Майоров, В. И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. - 2008. - №2. - С. 87-94.
49. Майоров, В. И. Содержание понятия "безопасность дорожного движения": теоретические основы // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. - 2012. - №7. - С.100-111.
50. Макарейко, Н. В. Административное принуждение: проблемы теории и практики нормативно правового регулирования // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. - 2015. - №5-6. С.109-118.
51. Маркарян, П. К. Понятие административной ответственности в науке и законодательстве // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. - 2010. - №4. - С.120-126.
52. Нестеров, С. В. Понятие общественной безопасности // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. - 2013. - № 11(127). - С. 4-14.
53. Ноговицина, Е. Н. Организационные основы общественного контроля за деятельностью государственной инспекции безопасности дорожного движения // Наука и практика. - 2014. - № 1 (58). - С. 98-107.

54. Семенов, Н. С. О некоторых проблемах применения административного принуждения в целях обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. - 2010. - №1. - С. 65-69.

55. Смоляков, А. И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения: дис. канд. юрид. наук: 12.00.14 / А. И. Смоляков. - Орел, 2014. - 191 с.

56. Соколов, А. Ю. Задержание транспортного средства как мера обеспечения производства по делам об административных правонарушениях // Вестник Саратовской государственной юридической академии. - 2012. - №1. - С. 81-86.

57. Суковичин, В. И. Деятельность полиции России по обеспечению безопасности дорожного движения (1850-1868гг.) // Информационный бюллетень главного управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения. - 1999. - №8. - С. 134-138.

58. Телегин, А. С. Меры административно-процессуального принуждения: некоторые вопросы применения // Вестник Пермского университета. Юридические науки. - 2014. - №1. - С. 62-67.

59. Туренко, А. Н. Из истории развития организации дорожного движения // Автомобильный транспорт. - 2006. - №19. - С.8- 3.

60. Федорова, А. Г. Совершенствование правового регулирования мер государственного воздействия на участников дорожного движения.// Вестник Поволжского института управления . - 2014. - №1. - С.39-45.

61. Хамхоев, Б. Т. Генезис формирования понимания сущности общественной безопасности // Вестник Московского университета МВД России. - 2010. - № 8. - С. 41-47.

62. Шхагапсоев, З. Л. К вопросу совершенствования правовой базы в современной политики в области организации и безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. - 2013. - №1(23). - С. 50-59.

Иные ресурсы

63. Из послания генерального секретаря ООН Пан Ги Муна по случаю начала десятилетия на 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН.: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.un.org/ru/sg/messages/2011/roadsafetydecade.shtml> (дата обращения: 21.03.2016).

64. Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила): Декрет Совета Народных Комиссаров от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. 13.06.1920: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17914#0>. (Дата обращения: 26.01.2017).

65. Приказ МВД РФ от 30.03.1998 N 194 "О Концепции развития и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации на период 1998 - 2005 гг.": [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=290606#0>. (Дата обращения: 26.01.2017).

66. Дорожное хозяйство России: цифры и факты. М.: Росавтодор, 2011, 397с. : [Электронный ресурс]. URL: <http://elib.pstu.ru/vufind/Record/RUPSTUbooks120317> (дата обращения: 26.01.2017).

67. Приказ МВД России 19 декабря 2012 г. № 13/5-8042 «Методические рекомендации по организации деятельности подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору» : [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=148439#0> (дата обращения: 03.02.2017).

68. Нургалиев Р.Г. Тревожные будни дорог : [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2009/09/23/nurgaliev.html> (дата обращения: 04.12 2016).

69. Расширенное заседание коллегии МВД России [Электронный ресурс]
URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54014> (дата обращения:
28.03.2017).

Приложение

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ ПО МЕСЯЦАМ 2016 ГОДА						
	ДТП, кол-во	±% к АППГ	Погибло, чел.	±% к АППГ	Ранено чел.	±% к АППГ
Январь	12002	-4,4	1351	-16,6	16167	-2,9
Февраль	10458	-2,4	1198	-7,0	13275	-1,1
Март	10618	-5,7	1117	-20,7	13179	-5,5
Апрель	11947	-4,9	1353	-10,5	14641	-5,2
Май	14552	-9,4	1571	-1,9	18152	-9,7
Июнь	15072	-11,7	1695	-21,4	19220	-11,0
Июль	17155	-2,5	2057	-7,0	22390	-1,1
Август	18307	-2,6	2280	-6,1	23766	-2,0
Сентябрь	17742	-1,2	2151	-8,8	22014	+0,2
Октябрь	16784	-5,1	2163	-8,2	20963	-2,6
Ноябрь	14190	-7,3	1704	-13,3	18089	-5,2
Декабрь	14867	-9,4	1668	-15,6	19284	-6,3

Рисунок 1 - Основные показатели аварийности по месяцам 2016 года (в целом по РФ)

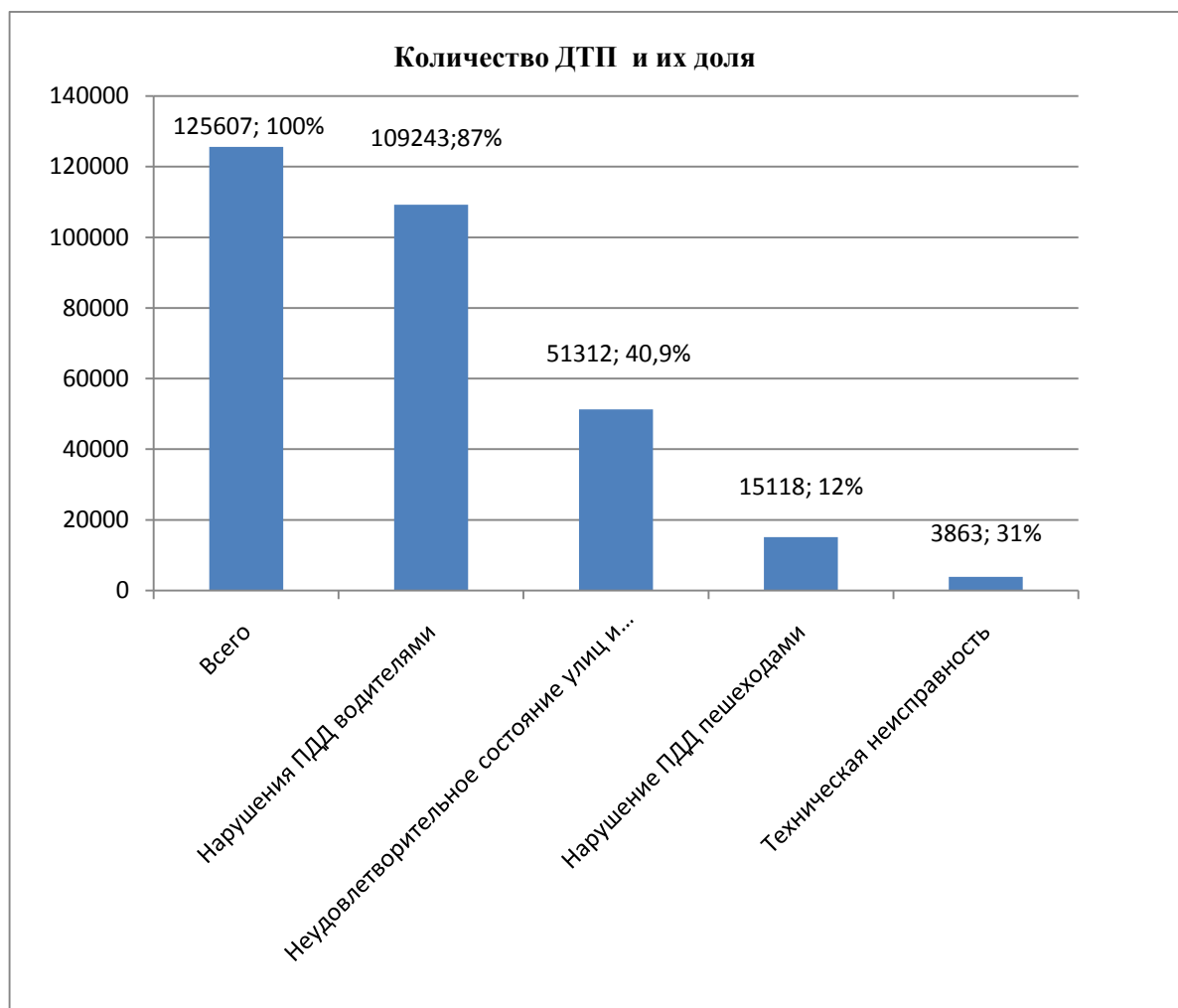


Рисунок 2 - Количество ДТП и их доля за 2016г. (в целом по РФ)

	ДТП, кол-во	+ АППГ, %	Погибло, чел.	+ АППГ, %	Ранено, чел.	+ АППГ, %
Удмуртская Республика	308	+80,1	7	+75,0	327	+84,7
Республика Ингушетия	32	+33,3	11	+83,3	28	+16,7
Курганская область	151	+21,8	7	+40,0	165	+31,0
Республика Крым	245	+17,2	15	+36,4	289	+30,2
Калининградская область	155	+14,8	7	+16,7	157	+14,6
Ханты-Мансийский автономный округ - Югра	276	+9,5	11	+175,0	315	+16,7
Пермский край	506	+8,1	14	+55,6	555	+10,6
Республика Карелия	81	+8,0	2	+100,0	90	+3,4
Сахалинская область	101	+7,4	5	+25,0	109	+6,9
Красноярский край	501	+6,6	19	+11,8	516	+2,6

Рисунок 3 - Субъекты РФ, в которых произошел наибольший рост основных показателей аварийности с участием детей за 2016г.

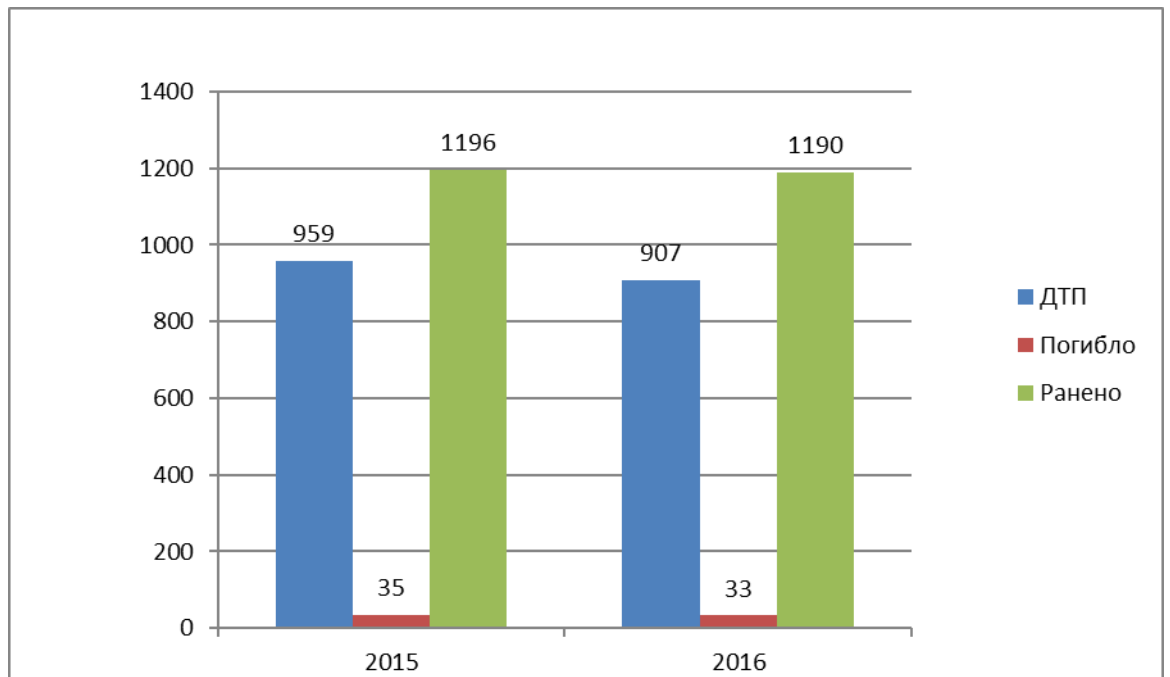


Рисунок 4 - Анализ ДТП по Пензенской области