

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования
«Уфимский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации»

Кафедра административно-правовых дисциплин

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему «**АДМИНИСТРАТИВНОЕ РЕГЛАМЕНТИРОВАНИЕ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**»

Выполнил
Ваганов Олег Юрьевич
обучающийся по специальности
40.05.02 Правоохранительная деятельность
2017 года набора, 724 учебного взвода

Руководитель
доцент кафедры,
кандидат юридических наук
Каримова Гульназ Юрисовна

К защите _____
рекомендуется / не рекомендуется

Начальник кафедры _____ Д.Р. Мамлеева
подпись

Дата защиты « ___ » _____ 2022 г. Оценка _____

ПЛАН

Введение.....	3
Глава 1. Сущность государственного надзора, осуществляемого сотрудниками полиции в области дорожного движения.....	6
§ 1. Правовое положение и организация деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения.....	6
§ 2. Классификация административных правонарушений в области дорожного движения и их характеристика.....	13
§ 3. Права и обязанности полиции по выявлению и пресечению правонарушений в области дорожного движения.....	20
Глава 2. Деятельность участкового уполномоченного полиции и ДПС по надзору в области дорожного движения.....	28
§ 1. Деятельность участкового уполномоченного полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	28
§ 2. Формы и методы надзора за дорожным движением сотрудниками ДПС. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.....	31
§ 3. Предупреждение и профилактика дорожно-транспортных правонарушений сотрудниками полиции.....	37
Заключение.....	44
Список использованной литературы.....	47
Приложение 1.....	51

ВВЕДЕНИЕ

Данная тема является актуальной со времен, как появился транспорт. Спустя небольшой период времени она приобрела общенациональное значение. Это подчеркивается тем, что большое количество летальных исходов, получение травм происходит именно в этой области. По статистике, на наземном транспорте передвижение в несколько раз опасней и трагичней, нежели на воздушном, водном транспорте.

Улучшение состояния безопасности на дорогах – крайне важная задача для стабильного, устойчивого развития страны. Мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, требуют значительных денежных средств и, следовательно, технико-экономического обоснования мероприятий, связанных с капитальными вложениями.

Основной закон Российской Федерации, то есть Конституция Российской Федерации определила, что высшей ценностью является жизнь и здоровье человека и гражданина и тем самым предписала органам принимать все необходимые меры по соблюдению этого в различных сферах. Одной из сфер является дорожное движение.

Первый транспорт появился в семидесятых годах девятнадцатого века и получил быстрое развитие в связи с его комфортабельностью, экономии времени, экономичности и быстроходности.

Актуальность дипломной работы обусловлена тем, что большое количество людей участвуют в сфере дорожного движения и, следовательно, нуждаются в правовом регулировании с целью избегания различных травм.

Государство вносит большой вклад в регулирование этой сферы путем внесения нормативно-правовых актов, созданием уполномоченных органов, ведомств и т.д. Наиболее важная роль в регулировании дорожного движения отделяется министерству внутренних дел Российской Федерации. Органы внутренних дел каждый год принимают усовершенствованные методы регулирования дорожного движения, и пытаются искоренить дорожно-

транспортные происшествия (далее – ДТП). Но на сегодняшний день эту задачу выполнить на сто процентов невозможно по объективным причинам.

Согласно статистике аварийности на дорогах Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года зарегистрировано 96314 ДТП, в которых погибли 10516 человек и получили ранения 121573¹. Исходя из данных, нужно сказать, что каждое 11-ое ДТП приходится со смертельным исходом. В выходные дни зарегистрировано наибольшее количество ДТП, а воскресенье характеризуется наибольшим значением тяжести последствий.

Также нужно привести статистику по нарушению правил дорожного движения (далее – ПДД) с места прохождения производственной практики, а именно с ОП (дислокация село Большая Соснова) МО МВД России «Очёрский» за 11 месяцев 2021 года. Сотрудниками отдела ГИБДД Большесосновского муниципального района за 11 месяцев 2021 года выявлено 5532 нарушения ПДД. По сравнению с прошлым 2020 годом наблюдается прирост нарушений на 1834 (+33,1 %) (см. приложение 1).

Целью дипломной работы является проведение анализа обеспечения безопасности дорожного движения ОВД, исследование тенденций и проблем в процессе реализации государственной политики обеспечения безопасности дорожного движения.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- определить понятие, правовые основы, содержание безопасности дорожного движения;
- охарактеризовать правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- провести анализ федеральной целевой программы «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»;

¹Научный центр безопасности дорожного движения: Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. М., 2021. С. 4.

- проанализировать показатели, характеризующие ситуацию в области дорожного движения;
- выявить основные факторы, негативно влияющие на ситуацию на дорогах;
- рассмотреть главу 12 КоАП РФ;
- охарактеризовать надзор ОВД за соблюдением правил дорожного движения;
- исследовать организацию и тактику административно-правовой борьбы с нарушениями правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Объектом дипломной работы выступает совокупность управленческих действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Предмет исследования – общественные отношения в сфере дорожного движения при реализации государственной политики государством в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Нормативная основа работы состоит из нормативно-правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Эмпирическую базу исследования составили данные, полученные в результате прохождения производственной практики в подразделении участковых уполномоченных полиции и подразделений по делам несовершеннолетних (далее – УУП и ПДН) ОП (дислокация с. Большая Соснова) МО МВД России «Очёрский». Так были получены статистические данные при проведении опроса сотрудников территориального органа полиции.

Структура дипломной работы состоит из введения, 2 глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, списка использованной литературы.

ГЛАВА 1. СУЩНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО СОТРУДНИКАМИ ПОЛИЦИИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Правовое положение и организация деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения

Проблема безопасности дорожного движения существует достаточно давно, еще до появления автомобиля. С появлением автотранспорта ситуация на дорогах значительно ухудшилась. Это проявляется в значительном приросте последствий в виде травм различной тяжести, ранений, роста смертности и так далее. Есть и положительный аспект в использовании транспортного средства. Он заключается в том, что транспортные средства облегчают жизнь человека, дают новые возможности. В сегодняшних реалиях человеку существовать без транспорта затруднительно. Машинизация проникла во все сферы деятельности жизни человека. В связи с этой проблемой государство устанавливает определённые правовые нормы для лиц, которые управляют транспортным средством, а также тех, кто передвигается в пешем порядке. На пресс-конференции Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина прозвучало, что в ДТП гибнут, теряют здоровье, калечатся наиболее трудоспособные части населения и это, безусловно, большая потеря для будущего страны.

С целью предупреждения, недопущения ДТП, государство осуществляет контроль над дорожным движением с помощью специализированных органов и правовой регламентации. Правовая регламентация направлена на регулирование действий участниками дорожного движения. Специализированные органы созданы в свое время за соблюдением участниками дорожного движения действий. За последние двадцатилетие было принято множество норм права, которые значительно повлияли на ситуацию на

дороге. Нормы права значительно повлияли на сокращение неблагоприятных последствий. Такие нормы, как:

– Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В данном нормативно-правовом акте указывается политика государства по обеспечению безопасности дорожного движения, о формировании единой, общей терминологии, а также общие требования по обеспечению дорожного движения¹ и т. п.

– Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения РФ». В нем закреплены нормы предписывающие, запрещающие действия участников дорожного движения. В случае невыполнения или нарушения правил, участники будут привлечены к ответственности² (административной, уголовной или гражданско-правовой).

– Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Содержание документа указывает на обязанности ГИБДД, а также на их полномочия и основы структуры подразделения.

– Указ Президента Российской Федерации от 19 мая 2012 года № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства». В нем говорится об установлении специальных средств подачи световых и звуковых сигналов с целью повышения безопасности дорожного движения и экстренного реагирования на нештатные ситуации.

– Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Данный закон регулирует правовые отношения,

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 15 ноября 1995 г.: (в ред. от 28 декабря 2013 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

² О правилах дорожного движения: [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 15.10.2021).

возникающие в результате осуществления действий, направленных на страхование ответственности автовладельцев.

– Федеральный закон от 01 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Указывает на необходимость прохождения технического осмотра, о полномочиях участников, системе технического осмотра, оценке соответствия;

– Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (далее – УК РФ). УК РФ предусматривает ответственность за противоправные действия в области дорожного движения, в главе 27;

– Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ. Включает в себя санкции за противоправные действия;

– Федеральный закон от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции». Данный правовой акт затрагивает всю деятельность полиции в различных направлениях, определяет полномочия, права и обязанности, деятельность и назначение её и так далее.

Следует отметить немаловажный нормативный правовой акт, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 08 января 2018 года – «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы»¹.

В нем отмечено следующее:

– поставлена цель на определение приоритетов, направлений, способов их достижения, а также формирования у участников правоотношений представлений о безопасности дорожного движения;

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 г. № 1-р. // СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 17.10.2021).

– подход к работе по обеспечения безопасности дорожного движения базируется на решениях государственных органов, в соответствии с которыми жизнь и здоровье человека является высшей ценностью. Поэтому органам на разных уровнях необходимо прикладывать все необходимые усилия с целью обеспечения безопасности дорожного движения;

– оценка современного состояния безопасности дорожного движения в РФ. Отмечено, что в связи с ДТП наносится критический ущерб экономике и демографии. По статистике, взятой с этого документа, отмечено, что с 2007 года по 2016 год в дорожно-транспортных происшествиях погибло 271 тысяча человек, 2,5 миллиона человек получили различной степени ранения. Около 20 % становятся инвалидами. Что касается экономики, то потери составляют около 2 % ВВП¹;

– принципы – здоровье и жизнь, интересы граждан, открытость проведения работ, концентрация усилий на экономические и эффективные пути решения по обеспечению безопасности жизни и здоровья. Приоритет современных технологий. Показатели – состояние безопасности дорожного движения (ущерб в результате ДТП, а именно с участием граждан любого вида, экономический, показатели работы структур в области дорожного движения и т. д.);

– риски – рост автомобилизации населения, снижение среднего возраста водителей, приоритет экономических отношений перед жизнью и здоровьем человека, недооценка роли общества и СМИ в формировании законопослушного поведения на дорогах;

– угрозы – большой рост автотранспорта на дорогах, превышающий требования и нормы; экономическая проблема с доработкой безопасности автотранспорта; несовершенство системы оказания помощи лицам, попавшим в ДТП, и системы оповещения о ДТП.

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 г. № 1-р. // СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 17.10.2021).

– цели, основные задачи, принципы и показатели реализации Стратегии.

Основной целью Стратегии является:

1) повышение безопасности дорожного поведения;

2) к 2030 году смертность в результате дорожного движения привести к нулю. К 2024 году идет направление на не более 4 погибших на 100 тысяч населения;

3) Стратегия направлена на изменение поведения (отношения) участников движения к нормативным актам, состоянию защищенности от ДТП и последствий. Также доработка дорожных сетей, доработка критериев по получению права на управление автотранспортом и так далее. Что касается задач, то направление идет на разработку и реализацию программ для общества с целью выработки принципов поведения и безопасности на улицах и дорогах.

Правительство Российской Федерации обязала и поставила задачи перед МВД России по надзору за исполнением вышеизложенных нормативных правовых актов, а также координации деятельности федеральных органов исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения. Согласно федеральному закону «О полиции» от 07 февраля 2011 года п. 7 ч. 1. ст. 2¹, полиция осуществляет деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, на которых возлагается следующие обязанности:

– осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– оформлять документы при ДТП;

– принимать экзамены у будущих шоферов на предмет познания ПДД, а также проверять способность совладать с транспортом и разбираться в нестандартных ситуациях на дороге;

¹ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 28 января 2011 г.: одоб. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 2 февраля 2011 г.//Рос. газ. - 2011. - 8 февраля.

- подводить итоги основных показателей по состоянию безопасности дорожного движения;
- регулировать дорожное движение;
- регистрировать транспортные средства, а также прицепы с выдачей государственного регистрационного знака;
- рассматривать и предоставлять одобрение на транспортировку тяжелых грузов согласно конкретному маршруту.

Основным субъектом в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД России) по обеспечению безопасности дорожного движения выступает государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД или Госавтоинспекция).

Структура ГИБДД МВД России состоит из:

1. Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, являющегося основным органом управления ГИБДД. Руководитель подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне является главным инспектором по обеспечению безопасности дорожного движения. В его полномочия входит:

- участие в рассмотрении, выработке государственной политике по обеспечению безопасности дорожного движения;
- от лица МВД России вести переговоры по ситуации на дорогах, о предложениях совершенствования и устранения причин ДТП с Правительством Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов;
- запрашивать информацию по соблюдению ПДД от органов подчинённых ему;
- выносить предписания о необходимости устранения нарушений законодательства в виде постановлений, решений, представлений;
- представлять интересы России на международной арене по вопросам безопасности дорожного движения.

Госавтоинспекция также осуществляет выдачу водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, оперативно технические средства.

2. Центр специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Подразделения Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации.

Структура Госавтоинспекции на региональном уровне подразделяется:

1) отдел, отделения ГИБДД;

2) межрайонные подразделения ГИБДД:

– регистрационно-экзаменационные подразделения;

– подразделения государственного технического осмотра транспортных средств;

3) центр автоматизированной фиксации правонарушений на дорогах;

4) строевые подразделения дорожно-патрульной службы (далее – ДПС ГИБДД).

4. Специализированные подразделения Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации.

5. Подразделение ГИБДД управлений, отделов МВД России по районам, городам и иным муниципальным образованиям¹.

Хотелось бы поговорить и отметить не менее важное подразделение по обеспечению безопасности дорожного движения – ДПС. Их работа заключается напрямую с участниками дорожного движения по предупреждению, пресечению и недопущению совершения правонарушений. Сущность ДПС проявляется в оперативности реагирования на аварийность, взаимодействие с другими подразделениями полиции, применении мер убеждения и принуждения по отношению к водителям, нарушающим правовые нормы.

¹ Официальный сайт Госавтоинспекции РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://гибдд.рф/about/struct> (дата обращения 20 ноября 2021).

ДПС ГИБДД состоит из полков, батальонов, взводов, рот, мобильных строевых подразделений и задачи их заключается в следующем:

- оперативное реагирование на осложненные ситуации на дорогах;
- в контроле, надзоре, предупреждение, пресечение нарушений ПДД;
- документирование и фиксации нарушений;
- проведение до следственной проверки материалов ДТП с пострадавшими;
- производство дел об административных правонарушениях в области дорожного движения и так далее.

Таким образом, выше изложенное позволяет утверждать, что проблема безопасности дорожного движения на сегодняшний день актуальна. Государство принимает все необходимые меры, действия по устранению их, путем принятия нормативно-правовых актов и вводя специализированные органы в лице Госавтоинспекции. Рассмотрев структуру Госавтоинспекции на различных уровнях, то видим конкретное для каждого подразделения распределение задач и обязанностей. Это сделано для более тщательного изучения данной проблемы и путей решения. Но есть и другая проблема, связанная с нехватками кадров в системе МВД РФ, дефицитом средств и так далее. Эту проблему рассмотрим в следующих параграфах.

§ 2. Классификация административных правонарушений в области дорожного движения и их характеристика

Административные правонарушения, как и большинство в других отраслях права, имеют ряд объективных и субъективных признаков (элементов). Они характеризуют определенные социальные опасные деяние как административные правонарушения. Речь идет об объекте, объективной стороне, субъекте и субъективной стороне.

Первым элементом рассмотрим объект. Объектом в составных частях главы 12 КоАП РФ являются общественные отношения в сфере дорожного

движения. Эти отношения регулируются и охраняются административно-правовыми нормами, предусматривающими наказание за нарушение норм.

Общим объектом являются несколько типов объектов:

- 1) дорожное движение;
- 2) безопасность дорожного движения;
- 3) установленный порядок эксплуатации транспортных средств.

В свою очередь, любое нарушение дорожного движения создает общественную опасность для определенных общественных отношений, именуемому в этом случае непосредственным объектом посягательства. Таким объектом может выступать:

- соблюдение порядка регистрации транспортного средства;
- порядок прохождения регистрации транспортного средства;
- проведение технического осмотра.

Объективная сторона – это внешнее проявление поведения человека, характеризующееся действием (например, вождение транспортного средства в состоянии опьянения или без специального права на управление). Объективная сторона каждый раз определяется диспозицией, той или иной статьи кодекса об административных правонарушениях, которая предусматривает ответственность за противоправное деяние¹.

В заключение главы 12 КоАП российского административного законодательства большинство административных дел признано активно совершенными. Построение этой причинно-следственной связи заключается в том, чтобы определить, было ли действие создано в результате незаконного действия, и понять, как оно повлияло на ситуацию. Потому что последствия могут быть несущественными, но они могут нанести вред.

Объективную сторону законодатель ставит в зависимость от способа и характера совершения противоправного деяния в прошлом, в частности его повторности и прочих условий. Например:

¹ Агапов А. Б. Административная ответственность: учебник для вузов / А. Б. Агапов. – 9-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2021. С. 213.

– правонарушение по ст. 12.8 КоАП РФ характеризуется действием по управлению транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения;

– предусмотренного частью 2 ст. 12.8 КоАП РФ – действием по передаче управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;

– предусмотренного частью 3 ст. 12.8 КоАП РФ – уже не просто действием по управлению транспортным средством в состоянии опьянения, а именно водителем, не имеющим прав управления транспортными средствами либо лишенными такого права;

– а частью 4 ст. 12.8 КоАП РФ – указанным в частях 1 и 2 этой статьи КоАП РФ действием, характеризующимся признаком повторности¹.

Перейдем к рассмотрению субъекта и видим, что в качестве субъекта может быть любое лицо (физическое, должностное, юридическое лицо). Субъектом может быть только то лицо, на которое возложена обязанность по соблюдению правил, охватываемых областью правового регулирования дорожного движения. Как правило, в качестве таковых субъектов выступают водители транспортных средств (лица, управляющие транспортным средством). В редких случаях – пешеходы, пассажиры транспортного средства или иные участники дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), как это сказано в диспозициях, в частности, ч. 1 и ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»².

¹ Зубач А. В. Административное право. / М.: Юрайт, 2021. С. 77.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195–ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 20 декабря 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 26 декабря 2001 г. // Рос. газ. – 2001. – 31 декабря.

В некоторых из нарушений, упомянутых в главе 12 КоАП РФ, субъектом выступает только то лицо, в чьих обязанностях было совершение того или иного действия. Например, лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств (ст.ст. 12.31 и 12.32 КоАП РФ), за состояние дорог, железнодорожных переездов и так далее. Должностные лица также являются субъектом и несут ответственность. В качестве примера можно рассмотреть сотрудников Госавтоинспекции и Ространсинспекции, они также подвергнутся ответственности за неправомерное ограничение прав на управление транспортным средством (ст. 12.35 КоАП РФ). Эти лица привлекаются к ответственности по общим правилам и несут ответственность по санкциям соответствующей статьи кодекса. По ст. 2.4 КоАП РФ должностное лицо подлежит административной ответственности как должностное лицо только в случае административного правонарушения, которое оно совершает только в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением своих должностных обязанностей. В противном случае должностные лица действуют только как общие субъекты административной ответственности, то есть несут ее как обычные граждане (физические лица). В отдельных видах административных правонарушений в области дорожного движения субъектом может быть юридическое лицо (ч. 2 ст. 12.2, 12.4, 12.21.1, 12.21.2, 12.33 и 12.34 КоАП РФ). Согласно положениям ч. 3 ст. 2.1 КоАП РФ назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо. Физическое лицо не освобождается от административной ответственности за правонарушение, совершенное юридическим лицом. В административном праве этот принцип называется двойственностью административной ответственности.

Как отмечают авторы комментария к кодексу России, это правило также обусловлено принципом справедливости, согласно которому каждый человек несет ответственность за совершенное деяние в соответствии со степенью своей вины.

Данное положение КоАП РФ разъяснено в п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 года № 15¹, в нем говорится, что необходимо установить вину должностного лица и юридического лица в административном правонарушении, за которое они оба могут быть привлечены к административной ответственности по одной и той же статье особой части КоАП РФ. Это обращает дополнительное внимание на то, что в указанной норме статьи 2.1 КоАП РФ речь идет не о физических лицах, не имеющих отношения к юридическому лицу, а именно о его должностных лицах. При этом мы полностью разделяем мнение М.В. Костенникова о том, что в разъяснении пленума Верховного суда РФ явно «отсутствует» указание на других сотрудников организации, ответственных за совершение преступления, которые, как и должностные лица, могут быть привлечены к административной ответственности вместе с юридическим лицом. Субъективная сторона во многом зависит от субъекта правонарушения: физическое или юридическое лицо.

Если субъект является физическим лицом, субъективная сторона характеризуется виновностью в виде умысла или неосторожности.

При прямом умысле предполагается, что лицо, совершившее административное правонарушение, признало незаконность своих действий или бездействия, увидело вредные последствия и хотело, чтобы они произошли. Косвенное намерение предполагает, что человек осознал противоправный характер своего действия и сознательно допустил эти последствия или отнесся к ним равнодушно. Большинство административных правонарушений, предусмотренных в главе 12 КоАП РФ, совершаются умышленно.

¹ О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 года №5 принят Председателем Верховного Суда Российской Федерации: одобр. Секретарем Пленума, судья Верховного Суда Российской Федерации» / «Российской газете» от 19 апреля 2005 г. № 80.

Однако существует ряд статей, которые совершаются в виде халатности. Форма вины должна влиять на санкции при наложении административного штрафа, но, как показывает анализ практики принудительного исполнения, она часто не влияет на размер административного штрафа и вообще не определяется в ходе разбирательства.

Одновременно с обязательными признаками субъективной стороны, умыслом и небрежностью могут быть и дополнительные, они необязательны: мотив и цель. Мотив является основанием для совершения противоправного действия в дорожном движении. Цель – это результат, который влечет за собой административное правонарушение. Но опять же, следует отметить, что мотив и цель совершения административных правонарушений на дорогах в ходе судебного разбирательства в подавляющем большинстве случаев таких правонарушений не раскрываются и не анализируются правоохранительными органами.

Когда юридическое лицо выступает в качестве нарушителя административного законодательства, дело обстоит иначе. Вина юридического лица в административном правонарушении определяется правилами части 2 статьи 2.1 КоАП РФ. Для признания действия юридического лица административным правонарушением, нужно установить, что это юридическое лицо не могло, но имело все необходимые меры по соблюдению норм и правил дорожного движения, за нарушение которых предусмотрена административная ответственность. Однако в отношении действий юридического лица кодекс не определяет форму вины, которая в виде умысла и халатности характерна для субъективной стороны правонарушения, совершенного физическим лицом.

Вина юридического лица в противоправном действии включает объективные и субъективные факторы.

К объективным факторам действия относится нарушение юридическим лицом норм и правил, обозначенных главой 12 КоАП РФ. Для квалификации административного правонарушения в дорожном движении в этом случае

достаточно только публичного подтверждения факта нарушения этих норм и правил, независимо от последствий и других факторов.

Субъективные критерии виновности юридического лица в административном правонарушении, связанные с дорожным движением, сложнее. Если процедура должна подтвердить наличие или отсутствие обстоятельств, наличие которых несовместимо с квалификацией преступления в дорожном движении, и даже если нарушение общественных правил и их социально опасные последствия могут быть доказаны. Ибо согласно части 2 ст. 2.1 кодекса РФ юридическое лицо не может быть признано виновным в совершении административного правонарушения, если оно приняло все зависящие от него меры к соблюдению и организации. Таким образом, не в состоянии повлиять на возникновение обстоятельств, наличие которых оказывает негативное влияние на ее деятельность и в результате которых были нарушены обязательные общественные нормы и правила в сфере дорожного движения. Такие обстоятельства могут быть обусловлены имущественными и финансовыми условиями, которые негативно влияют на законную деятельность юридического лица, в результате чего совершается административное правонарушение. Во всяком случае, как справедливо отмечает А. Б. Агапов¹, наличие или отсутствие таких требований необходимо учитывать при квалификации административного правонарушения, совершенного юридическим лицом. Прежде всего это касается таких административных правонарушений в области дорожного движения, как, например, нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ). В то же время отметим, что указанные нами так называемые «субъективные критерии» вины юридического лица в совершении административного правонарушения в области дорожного движения на практике практически не анализируются².

¹ Агапов, А. Б. Административное право в 2 т. Том 1. Общая часть: учебник для вузов. / М.: Юрайт, 2020. С 165.

² Зубач А. В. Административное право. / М.: Юрайт, 2021. С. 105.

Вопросы административной ответственности в сфере транспорта, которые рассматриваются в этой работе, конечно, не исчерпывают всю проблематику этого направления. Решение такой проблемы невозможно в рамках исследования. Однако представляется, что ряд следующих выводов и положений по совершенствованию механизма административно-правовой защиты общественных отношений в сфере дорожного движения способны оказать определенное влияние на повышение уровня безопасности на российских дорогах.

§ 3. Права и обязанности полиции по выявлению и пресечению правонарушений в области дорожного движения

Касаемо прав, а также обязанностей полиции по отношению к обеспечению безопасности дорожного движения стоит отметить, что общие положения закреплены в основном законе сотрудников полиции, в статье 12 и 13 ФЗ «О полиции». Компетенция по рассмотрению административных правонарушений раскрыта в ст. 23.3 КоАП РФ.

Значимая часть обязанностей закреплены в ч. 1 ст. 12 ФЗ «О полиции» и носят универсальный характер, так как нет определенного закрепления за каким-либо специализированным подразделением. Такое закрепление в последующем носит ведомственный характер. Перечислим обязанности согласно ст. 12 Закона о полиции:

- принимать и регистрировать сообщения, заявления с последующей выдачей уведомления о приеме таковых. Информировать о ходе расследования в сроки, установленные законодательством о принятом решении по рассмотрению заявлений, сообщений;
- немедленно прибыть на место совершения преступления, пресечь его, задокументировать и принять все меры для обеспечения сохранности следов совершенного преступления;

- передавать сообщение, заявление по подследственности с уведомлением заявителя в течение 24 часов с момента передачи;

- лицам, пострадавшим от административных правонарушений, преступлений, несчастных случаев, а также лицам, находящимся в беспомощном состоянии, оказать первую помощь и в дальнейшем обязательно уведомить ближайших родственников;

- выявлять причины совершения правонарушений с их дальнейшим устранением и проведение профилактической работы с населением по предупреждению правонарушений. Организовывать деятельность по предотвращению пренебрежения к безнадзорности и распространению (пропаганде) правильного толкования закона;

- осуществлять охрану общественного порядка в целях обеспечения безопасности населения РФ в общественных местах. Общественное место – это местность, место в которое в любой период времени может оказаться человек (остановка общественного транспорта, парки и так далее);

- осуществлять взаимодействие с иными органами исполнительной власти, в том числе органами местного самоуправления по решению стоящих перед ними вопросов связанных с выборами, митингами, массовыми мероприятиями и так далее;

- организовывать охрану общественного порядка во время карантинных мер;

- возбуждать уголовные дела и расследовать их;

- проводить следственные действия;

- исполнять поручения суда, следователя и других подразделений имеющие права поручать в пределах полномочий;

- пресекать административные правонарушения и осуществлять административное производство и др.

Обязанности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения сводятся к отдельному положению федерального закона «О полиции», в котором описываются следующие обязанности:

– осуществление государственного контроля по соблюдению ПДД, технических норм, стандартов и других нормативно правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

– вести статистику по соблюдению ПДД;

– составлять документы по дорожно-транспортным происшествиям;

– принимать экзамены на право управления транспортным средством с последующей выдачей водительского удостоверения;

– регистрировать транспортные средства, прицепы к ним и др.

Специальные права полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения согласно п. 20, 21 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» относятся:

– остановка транспортных средств. Зачастую используется с целью проверки документов на право использования (управления) транспортного средства;

– проводить обследование грузов на предмет незаконной деятельности. Данное действие осуществляется как с участием сопровождающих лиц, так и без таковых;

– задерживать автотранспорт, находящийся в розыске;

– устанавливать ограничение, запрет и изменение дорожного движения транспортных средств и пешеходов для обеспечения дорожного движения. Например, при проведении массовых мероприятий на некоторых участках дорог временно ограничивают движения пешеходов, транспорта (праздничные концерты, шествие посвященное дню великой отечественной победы и др.).

– выдавать разрешение на установку специальных сигнальных, световых средств;

– запрещать на дорогах ремонтно-строительные работы, где имеются нарушения в области безопасности дорожного движения¹.

¹ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 28 января 2011 года: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 2 февраля 2011 года // Рос. газ. – 2011. – 8 февраля.

Следует отметить роль участковых уполномоченных полиции на закрепленном административном участке по обеспечению безопасности дорожного движения.

Участковый уполномоченный полиции является сотрудником полиции и нужно сделать вывод, что он пользуется всеми правами, указанными в законе «О полиции».

Согласно приказу МВД России № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения»¹ нужно отметить следующие права и обязанности:

– останавливать машину. В настоящее время мало кто знает, что участковый уполномоченный наделен таким правом и относится к этому скептически. Причем останавливать он может вне зависимости от какого-либо места, на дороге, в жилом дворе или даже уже стоящий автомобиль по части обращения к водителю. Административный регламент указанный выше наделяет всех сотрудников полиции, кем и является участковый, правом останавливать. Помимо того, что может останавливать транспортное средство, так же может и пешеходов, которые нарушают правила дорожного движения. Такая обязанность есть и у водителей транспортных средств, то есть по требованию регулировщика водитель обязуется остановиться, пункт 2.4 ПДД². Участковый уполномоченный может занять место регулировщика согласно

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ. - правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 08 июня 2021).

² О правилах дорожного движения: [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 08 июня 2021).

части 1 статьи 10 федерального закона «О полиции». Подводя итоги по данному праву, следует выделить и соответствующую важную обязанность:

– обращаясь к водителю, участковый обязан представиться, а именно назвать фамилию, должность, звание.

Право остановки может появиться исключительно при наличии исчерпывающих оснований:

– есть достаточные данные, информация о совершении лицом правонарушения или преступления;

– автотранспорт находится в розыске;

– имеется информация о причастности автотранспорта к ДТП;

– есть надобность в опросе очевидцев находящихся в вашем автотранспорте;

– нужны сотруднику полиции как понятой;

– есть необходимость в использовании автотранспорта (пункт 2.3.3 ПДД обязывает предоставить его по такому требованию);

– в случае если есть необходимость в ограничении проезда по определенному маршруту;

– и другие причины.

Права участкового уполномоченного полиции:

– проверять документы. Логика законодательства 2021 года заключается в том, что участковый является полноправным сотрудником полиции, следовательно, помимо остановки транспортного средства может проверять документы, как у водителя, так и у пассажиров. Об этом говорится в 31 пункте Приказа № 664. Существуют и другие причины для проверки документов: участковый выявил нарушение ПДД; специальные мероприятия по предупреждению нарушений и ДТП; ориентировки о причастности вашей машины к ранее совершённом ДТП; ориентировки на розыск.

– выписывать штрафы. Данное право имеет двухсторонний характер и обусловлено это тем, что выписывание штрафа имеет под собой несколько процедур:

- составление протокола;
- рассмотрения его;
- вынесения постановления со штрафом или определение о закрытии дела как его завершение.

Сложность в том, что протокол участковый имеет право составлять при всех нарушениях ПДД, а рассматривать и принимать решения не по всем. В нашем случае подпункт 9 части 2 статьи 23.3 КоАП РФ перечисляет статьи этого же Кодекса, при привлечении по которым участковый уполномочен рассматривать материалы дела. Выделим несколько:

- 12.1 – вождение незарегистрированного в ГИБДД автомобиля, в том числе повторное, а также отсутствие техосмотра на машину. В настоящее время рассмотрен вопрос об отмене технического осмотра, но на некоторые категории транспортного средства останется по-прежнему обязанностью проходить технический осмотр;
- 12.2, часть 1 – нечитаемые государственные номера;
- 12.2, часть 2 – скрытые, видоизменённые, отсутствующие номера;
- 12.3, части 1, 2 и 3 – управление автомобилем без документов и передача руля такому водителю;
- 12.22 – нарушения при учебной езде и так далее.

Рассматривая эти материалы дела, участковый уполномоченный полиции имеет право сам выписать штраф, в случае выявления других нарушений может только возбудить дело, то есть составить протокол и отправить его уполномоченному лицу (сотруднику ГИБДД или в суд по подсудности).

Помимо этих прав, участковый уполномоченный полиции обязуется:

- регистрировать ДТП, если оно произошло на территории, находящейся в его ведении или закрепленной за ним определенным должностным лицом и не входит в компетенцию ГИБДД (например, автомобиль был поврежден строением или предметом – забором, сосулькой, хулиганом во дворе и так далее);

– имеет право провести освидетельствование водителя транспортного средства на предмет алкогольного опьянения и направить его в медицинское учреждение для медицинского освидетельствования, если в рамках пункта 10.5 Приказа № 205¹ ему даны полномочия по надзору за дорожным движением.

Выполнение обязанностей сотрудниками полиции не должны нарушать интересы и свободы граждан. С этой целью в ФЗ «О полиции» закреплена система органов контроля и надзора за деятельностью полиции.

Государственный контроль за деятельностью полиции осуществляют Президент РФ, палаты Федерального Собрания РФ, Правительство РФ в пределах полномочий, определяемых Конституцией РФ, федеральными конституционными законами и федеральными законами.

Ведомственный контроль осуществляется руководством федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел.

Что касается общественного контроля, то граждане РФ, общественные объединения осуществляют общественный контроль в соответствии с федеральным законом.

Судебный контроль и надзор за деятельностью полиции осуществляются в соответствии с федеральными конституционными законами и федеральными законами.

Подводя итоги параграфа, следует отметить, что сотрудники полиции являются основным субъектом по обеспечению безопасности дорожного движения. Благодаря этой службе значительно снижается количество происшествий на дорогах России. Участковые уполномоченные полиции являются основной службой органов внутренних дел Российской Федерации и входит в систему полиции. Эта служба ближе всего к населению и выполняет множество различных функций, участвуя практически во всех областях и направлениях деятельности органов внутренних дел. Обязанности участкового

¹ О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности: [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 29 марта 2019 года № 205. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 08 июня 2021).

уполномоченного полиции слишком велики и это осложняет его деятельность, он не может физически выполнять все. Было бы логично передать часть обязанностей другим органам и облегчить службу, так как качественно выполнять столь широкий круг обязанностей невозможно. Например, по линии дорожного движения передать ГИБДД в полном объеме и не тревожить участковых уполномоченных полиции с операциями, проводимыми по осуществлению безопасности дорожного движения.

ГЛАВА 2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ УЧАСТКОВОГО УПОЛНОМОЧЕННОГО ПОЛИЦИИ ПО НАДЗОРУ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Деятельность участкового уполномоченного полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Участковый уполномоченный полиции – это должностное лицо полиции, который исполняет свои служебные обязанности согласно нормативным правовым актам с целью защиты прав и свобод граждан от противоправных действий на закрепленном за ним административном участке. Сама деятельность его выражается исходя из наделенных прав и обязанностей.

Основным правовым актом, регламентирующим деятельность участкового уполномоченного полиции, как было выше упомянуто, является федеральный закон «О полиции» от 07 февраля 2011 года № 3¹. Общие права и обязанности закреплены в статье 12 и 13, а компетенция по рассмотрению дел об административных правонарушениях – в ст. 23.3 КоАП РФ².

Большинство обязанностей сотрудников полиции, закрепленных в части 1 статьи 12 ФЗ «О полиции», носит универсальный характер, т.е. их содержание не зависит от специализации в деятельности соответствующих структурных подразделений полиции. Эти обязанности перечислены выше в первой главе.

Теперь поговорим о правах и обязанностях участкового уполномоченного полиции по обеспечению безопасности дорожного движения подробнее.

Участковый уполномоченный полиции является сотрудником полиции и можно сделать вывод, что он пользуется всеми правами, указанными в законе «О полиции».

¹ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 28 января 2011 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 2 февраля 2011 г.//Рос.газ. - 2011. - 8 февраля.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195–ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 20 декабря 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 26 декабря 2001 г.// Рос.газ. – 2001. – 31 декабря.

Согласно Приказу № 205 участковый обязан ежедневно осуществлять обход закрепленного административного участка и при выявлении правонарушений реагировать на них. Проходя производственную практику в отделе полиции, при обходе административного участка был выявлен факт перехода дороги пешеходом в неположенном месте. После данного нарушения ПДД был составлен протокол об административном правонарушении по статье 12.29 КоАП РФ и с лицом проведена индивидуальная беседа о не нарушении норм права.

При осуществлении своей деятельности участковый уполномоченный полиции осуществляет оперативный контакт с проживающими гражданами на закрепленном административном участке, путем проведения индивидуальных бесед. В ходе беседы может получить информацию о систематическом нарушении каким-либо гражданином правил дорожного движения, после чего среагировать в пределах своей компетенции. Например, участковым полиции получена информация о систематическом вождении транспортного средства гражданином в состоянии опьянения в ночное время. В этом случае составляется рапорт об полученной информации и передается в подразделение ГИБДД.

Уровень безопасности движения на дорогах зависит не только от регулирования дорожного движения нормативными правовыми актами, но и поддержанием дорог в надлежащем состоянии. Возьмем зимнее время года в качестве примера. При обследовании административного участка участковый уполномоченный полиции обнаруживает, что на конкретном участке дороги имеется обледенение участка дороги. В этом случае также составляется рапорт и передается в подразделение ГИБДД. Таким образом происходит взаимодействие между подразделением ГИБДД и ОУУП¹.

Практика показывает, что при обнаружении правонарушения в сфере дорожного движения участковым уполномоченным полиции чаще всего

¹ Административное право России: учебник. 6-е изд. перераб., и доп. / В. Я. Кикоть, П. И Кононов, Н. В Румянцев. М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2019. С. 174.

прибегает к помощи ДПС. Это связано зачастую с нагрузкой на участкового и отсутствием опыта в данной сфере. Также из-за отсутствия специальных средств измерения. Обеспечение безопасности дорожного движения, конечно, не является основным направлением деятельности УУП, но необходимо помнить и обращать внимание на правонарушения в этой сфере, принимая все необходимые меры.

На сегодняшний день, к сожалению не все УУП обладают необходимыми навыками и знаниями в области дорожного движения и не информированы о своих полномочиях в этой сфере.

Участковые уполномоченные полиции являются основной службой органов внутренних дел Российской Федерации, и входит в систему полиции. Эта служба ближе всего к населению и выполняет множество различных функций, участвуя практически во всех направлениях деятельности ОВД. Обязанности участкового слишком велики и это осложняет его деятельность, он не может физически выполнять все обязанности одновременно. Было бы логично передать часть обязанностей другим органам и облегчить службу, так как качественно выполнять столь широкого круга обязанностей невозможно. Все те обязанности, которые затрагивают деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения передать в полном объеме подразделению ГИБДД на законодательном уровне. Есть и следующая проблема, связанная с сокращениями сотрудников полиции. Штат УУП сократили в два раза после реформы 2011 года, и этот факт еще более негативно сказался на выполнении сотрудниками подразделения УУП своих обязанностей. На сегодняшний день участковый уполномоченный полиции ОП (дислокация село Большая Соснова) МО МВД России имеет около 5-7 материалов проверки в производстве, которые ограничены сроками, исходя из этого, деятельность в основном направлена на принятие решений по данным материалам и в связи с этим не всегда остается время для обхода административного участка.

Следующая проблема, которую хотелось бы отметить, это нехватка средств обеспечения. В данном случае речь идет о топливе. Проходя практику в

Большесосновском районе, Пермского края сотрудники сталкиваются с данной проблемой. Территория района большая по протяженности, а выделяется на сутки от 5 до 10 литров горючей смеси, которой категорически в некоторых случаях недостаточно и приходится в последующем просить вольнонаемных водителей о доставление в пункт назначения. С учетом сложившейся ситуации необходимо также повышать профессиональный уровень УУП, путем совместных обучений с сотрудниками ГИБДД.

§ 2. Формы и методы надзора за дорожным движением сотрудниками ДПС.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения

Дорожно-патрульная служба – это структурное подразделение Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, а также министерств внутренних дел.

Формами надзора ДПС за дорожным движением выступают¹:

- контроль над дорожным движением в ходе выполнения своих служебных обязанностей, как в стационарном виде, так и пешком;
- сопровождение автотранспорта;
- регулирование дорожного движения;
- осуществление контрольных функций на стационарных постах;
- контроль с использованием средств авиации над дорожным движением (вертолеты, беспилотные средства и т.д.).

Важной задачей службы ДПС является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения ПДД. Данная задача в первую очередь направлена на сохранение жизни, здоровья человека и гражданина, а также его имущества, законных прав и интересов.

Надзор может осуществляться, как открыто, так и скрыто. Как правило, осуществляется на автотранспорте, стоящем на балансе Госавтоинспекции

¹ Головки В. В. Формы и методы надзора за дорожным движением // Транспортное право. 2017 г. № 5. С. 18.

(ОВД) и включенном на постовую ведомость с наличием на наружной поверхности специальных цветографических схем, а также с устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Надзор включает в себя:

– визуальное или с использованием специальных технических средств наблюдение за движением участников дорожного движения, за состоянием дорог, за объектами и т.д.;

– скрытый контроль. В данном случае контроль осуществляется на патрульной машине без специального оборудования и взаимодействует с другими открытыми сотрудниками ДПС. Последние в свою очередь осуществляют остановку, и пресекает правонарушение или преступление. Связь между ними осуществляется, как правило, по радиосвязи или сотовой сети¹.

При осуществлении контроля по осуществлению дорожного движения сотрудниками ДПС применяются следующие методы²:

– движение впереди транспортного потока. В данном методе идет предупреждение правонарушений ПДД. Сотрудники ДПС едут впереди потока с разрешенной максимальной скоростью и тем самым предупреждают о не превышение скоростного режима;

– остановка на дорогах. В данном случае сотрудники ДПС останавливают машину в видимом месте для водителей и пешеходов, и наблюдают за движением участников дорожного движения;

– остановка у аварийно-опасных участков местности с целью недопущения нарушений ПДД и избежание общественно-опасных последствий;

¹ Денисов Р. И. Административный контроль в сфере дорожного движения // Транспортное право. 2018 г. № 7. С. 35.

² Об утверждении административного регламента исполнения Министерством внутренних дел РФ государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства РФ в области безопасности дорожного движения: приказ МВД России № 664 от 23 августа 2017 г. (ред. от 21.12.2017) // Российская газета. 2017. № 232.

- использование специальных технических средств измерения на состояние алкогольного опьянения, на превышение скоростного режима и т.д.;
- доставление лица для проведения медицинского освидетельствования на состояния опьянения;
- доставление транспортного средства на штрафные стоянки, на территорию отдела полиции;
- информирование населения, в т.ч. с использованием СМИ, о текущей обстановке, аварийности, причинах дорожно-транспортных происшествий, а также мерах по их снижению;

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения сотрудниками ДПС.

Позволительно подчеркнуть последующие особо критические трудности предоставления защищенности перемещения автомобильного транспорта в нынешних обстановках:

- дорожное полотно во многих местах не соответствует требованиям и отстает в развитии по сравнению с ростом числа автотранспорта.

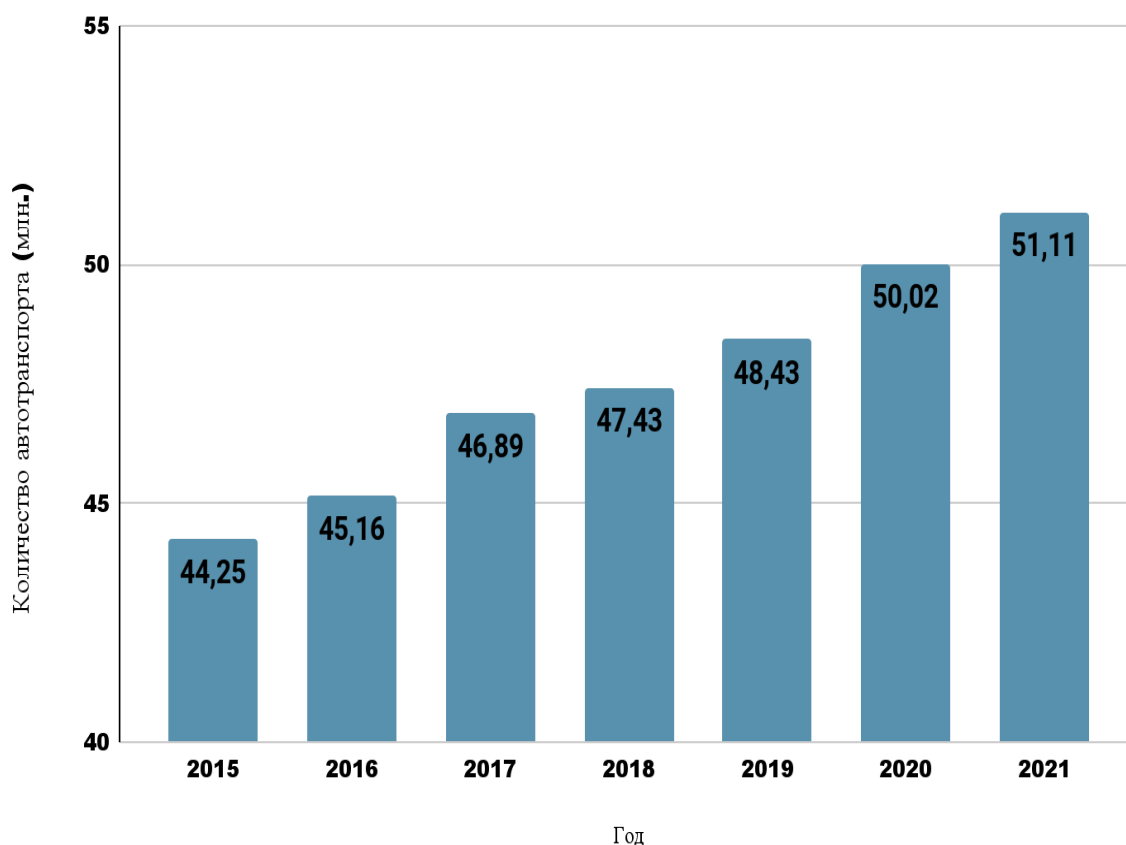
Дорожное полотно имеет большое значение, так как ее несоответствие может привести к ДТП. Пример, машина едет по трассе с разрешенной максимальной скоростью и начинает входить в некрутой поворот. После чего колесо машины проваливается в яму на асфальте и пробивает его. Дальнейшее поведение машины непредсказуемо, в лучшем случае получится затормозить и съехать на обочину дороги, в худшем, машину начнет кидать из стороны в сторону за счет скорости и может попасть под встречный автомобиль. Лобовые столкновения с автотранспортом в большинстве случаев являются летальными.

- число транспортных средств увеличивается.

Исходная трудность обоснована постоянным увеличением мобильности жителей. Вследствие годичного увеличения числа транспортных средств, существенного увеличения размеров транспортировок грузов, а также пассажиров, стремительно увеличилась напряженность перемещения в авто путях, неминуемо приводящая к повышению количества дорожно-

автотранспортных несчастных случаев. В итоге дорожно-автотранспортных несчастных случаев наносится внушительный социально-финансовый вред окружению;

Рис. 2.1.



Рост транспортных средств с 2015 – 2021 год.

– сокращением сотрудников ОВД по линии обеспечения безопасности дорожного движения;

– в связи с дорогой переправой грузов на водном, железнодорожном, воздушном транспорте произошла переадресация перевозки на автотранспорт.

Если объективно посмотреть на ситуацию на дорогах, то видим, что грузовой транспорт в виде «фур» во многих случаях провоцируют ДТП за счет своей медленности, больших габаритов и неустойчивости, особенно в зимнее время года. ДТП с вышеперечисленными транспортными средствами чаще

всего приводят к летальному исходу. По нашему мнению, нужно полностью отменить перевозку больших грузов в ночное время и в зимний период времени. Следует отметить еще одну проблему, она заключается в том, что во многих случаях грузовой транспорт перевозит сверх нормы заявленной инженерами транспорта массы груза. Это приводит к ослаблению сцепления с дорогой и неэффективностью тормозной системы.

– снижение качества профессиональной подготовки будущих водителей.

Важным курсом профилактики дорожно-автотранспортных несчастных случаев представляет качественное обучение шоферов, своевременное улучшение их квалификации. Качество преподавания в автошколах, а также степень формирования учебного процесса считается невысоким. Наблюдается сжатие программ обучения будущих шоферов, несоблюдение стандартов, а также правил в работе образовательных органов, недостаток нужной материально-технической базы. Обнаруживаются данные несоответствия приспособлений автотранспортных средств условиям защищенности, а также нарушения одобренных тренировочных маршрутов. Большая часть тренировочных учреждений, стремясь всячески извлечь доход, повышают число обучающихся, но при этом настоящее количество учительского состава, число наличествующих тренировочных автотранспортных средств остаются неизменны и актуальное на сегодняшний день переобучение специалистов никак не выполняется. Такое отношение учебных учреждений к учебе, а также подготовке шоферских сотрудников никак не дает возможность достигнуть главной миссии – безопасности дорожного движения;

– недостаток надлежащей степени дисциплины участников дорожного процесса.

Ослабление автотранспортной дисциплины участников дорожного процесса затрудняет обстановку. Прямое игнорирование инструкций дорожного перемещения становится нормой поведения для множества шоферов, а также пешеходов. В главную очередность, имеется потребность привития способностей терпимости в путях, а также нетерпимости к

нарушителям, и равно как результат усиления наказаний за несоблюдение законов дорожного движения.

– неудовлетворительное предоставление защищенности пассажирских транспортировок.

При исследовании факторов и обстоятельств совершения ДТП можно заметить и подчеркнуть низкое обеспечение безопасности пассажиров при транспортировке последних.

Нередки случаи ДТП с участием маршрутных средств, где главными причинами выступают – это самопроизвольное переоборудование автомобилей перевозчиками, облегченная процедура лицензирования пассажирских транспортировок, весьма небольшая степень шоферской подготовки, но кроме того недостаток эффективного механизма контроля за соблюдением режимов работы и отдыха.

Современный народ приобретают транспорт и в последующем прибегают ко всяческим доработкам его, по-другому это называется тюнинг. Так, например, после покупки едут к автомеханику, после чего перепрашивают бортовой компьютер машины, устанавливают легкие части двигателя, растачивают головки цилиндра и тем самым увеличивается мощность транспорта. Они увеличили мощность, но для этого также нужно улучшать и ряд других характеристик, как тормоза, амортизацию т.д. Объективно такие переработки транспорта запрещены законом, но это невозможно контролировать, так как еще не разработана определенная система контроля в данной сфере. При остановке такого автомобиля сотрудниками ДПС невозможно визуально определить доработки в двигателе. Это определяется на технических осмотрах и как мы уже знаем, их отменили.

– неконтролируемость услуг, оказываемых автосервисами.

Значимым способом оказывает большое влияние на дорожную защищенность автосервисные услуги. Отсутствие контроля в данной области привело к ряду отрицательных явлений: качество обслуживания на

критическом уровне, при обслуживании нередко используются б/у запчасти или же контрафактные криминального происхождения.

Подводя итог, следует указать, что роль Госавтоинспекции в регулировании дорожного движения очень важна и нужна. Нужно увеличивать штат сотрудников, так и технические средства, в виде камер дорожного движения и т.д. Также необходимо отметить, что сохранность жизни и здоровья населения на дорогах зависит от повышения дисциплины и культуры на дорогах, а не только от качества дорог и разметок.

§ 3. Предупреждение и профилактика дорожно-транспортных правонарушений сотрудниками полиции

Обеспечение безопасности дорожного движения – это деятельность уполномоченных органов направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

Она достигается содержанием дорог в соответствии с установленными требованиями, а также обустройством объектов для их обслуживания, исправным техническим состоянием и оснащением транспортных средств. Умелой организацией дорожного движения и строгим соблюдением всеми участниками дорожного движения соответствующих законодательных и нормативных правовых актов.

Организация и регулирование дорожного движения возложены на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). Регулирование осуществляется сигналами светофора и регулировщика, а также дорожными знаками. Участниками дорожного движения являются водители, пешеходы, пассажиры, а также другие лица, участвующие в дорожном движении.

Правила дорожного движения являются основополагающим документом. Все участники дорожного движения должны строго выполнять их требования.

Пешеход – это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. Пешеходами также являются люди, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед (мопед, мотоцикл), везущие санки (тележку, коляску).

Водитель – это лицо, управляющее транспортным средством, а также погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо¹.

Основные причины, которые приводят к совершению ДТП:

1. Вождение в состоянии опьянения. Расположение этой причины на первом месте очевидно, так как большинство правонарушений и преступлений совершаемые человеком, совершаются в состоянии опьянения. По этой причине большинство ДТП имеют летальный исход. Парадокс в том, что все водители знают, что алкоголь притупляет сознание, затормаживает реакцию, но водители упорно игнорируют и садятся за руль и по итогу – покалеченные люди.

2. Усталость водителя. Ученые проводили исследование и выяснили, что у сонного или уставшего водителя внимание притупляется, а время реакции увеличивается. Данные водители также опасны для других, как и водители, находящиеся под воздействием опьянения. Их поведение не предсказуемо. В статистике ГИБДД достаточно часто прослеживаются ДТП с участием таких участников дорожного движения.

3. Нарушение скоростного режима. Любители превышать скорость занимают второе место по смертности среди других причин. Многократные исследования показали, что вероятность попасть в ДТП при превышении скоростного режима повышается. При скоростном управлении автотранспортом человеческий глаз привыкает к скорости и затрудняется с адекватным оцениванием быстро меняющейся обстановки. Результат – происходят трагические и самые страшные аварии с летальным исходом.

¹А. П. Корнеева. Административная деятельность органов внутренних дел. / М.: Норма, 2019. С. 56.

4. Склонность водителей отвлекаться от дороги. Во многих странах запрещено разговаривать по мобильному устройству без использования специальных предназначенных для этого устройств, однако, водители пренебрегают этим и пользуются. Даже несколько секунд потраченные вами на переключение магнитолы может привести к ДТП.

5. Погодные и дорожные условия. Сцепление колес машины с мокрым асфальтом хуже по сравнению с сухим асфальтом, поэтому шанс заноса авто высок. В зимнее время проблемой является гололедица или мокрый снег, лежащий на асфальте. Своевременная смена резины в зависимости от времени года убережет водителей от многих неприятностей на дорогах. Дело в том, что резина изготавливается для разных времен года не просто так, а это связано с ее цепкостью к покрытию. Например, зимнюю резину колес делают из мягкой резины, чтобы при морозах она не замерзала и была максимально мягкой и эластичной при сцеплении с дорогой, а также в нее врезают металлические шипы для более безопасной езды на дорогах. Летняя же делается из более твердой резины и при выезде на такой покрышке зимой она быстро замерзает и не имеет четкого сцепления с покрытием дороги.

6. Езда с не пристегнутым ремнем безопасности. Пренебрежением ранее сказанным приводит чаще всего к травмам и того хуже, летальным исходам. Эффективность ремней безопасности подтверждена годами, но не все люди это понимают и избегают использования ремней. Анализ статистики показал, что использование ремней уменьшает риск гибели и получения тяжелых травм. При фронтальном столкновении в 2 – 2,5 раза уменьшается риск гибели и получения травм, при боковом в 1,8 раз, при опрокидывании машины в 5 раз.

7. Отсутствует детское сидение (кресло). Это правило написано в ПДД не просто так, но водители не понимают этого и продолжают нарушать, тем самым подвергают большой опасности своих детей. При пристегивании ребенка к обычному ремню безопасности, то это несколько безопасно, но и еще опасней, чем он просто будет сидеть, так как ремень в силу возраста проходит

через горло и при резком торможении у ребенка может сломаться кадык или повредить шею.

В предупредительной деятельности сотрудников полиции немаловажное значение имеет техническая сторона автотранспорта. Но, к сожалению, на сегодняшний день были отменены технические осмотры автотранспорта и тем самым люди перестанут самостоятельно устранять поломки на начальной стадии, а лишь тогда, когда уже случится. Пример тому своевременная замена тормозных шлангов.

Наблюдение за дорожной инфраструктурой и его качеством имеет большое предупредительное значение. Из-за неудовлетворительных дорог, освещения на дорогах, отсутствие разметок, знаков – происходят большое количество ДТП.

Пропаганда нормативно-правовых актов среди шоферов автотранспорта, и общества в целом включает:

- ознакомление с законодательством и иными нормативно-правовыми актами по вопросам безопасности дорожного движения;
- правильном толковании норм закона;
- информирование о ДТП, преступлениях, причинах, условиях и последствиях в области дорожного движения;
- отчет перед населением о проделанной работе в данном направлении, результатах.

Работа по данному направлению более эффективно осуществляется через средства массовой информации (телевидение, радио, газеты и т.д.), но также и через устную пропаганду в форме бесед, докладов.

Своеобразной формой воспитательного и профилактического влияния на участников дорожного движения является осуществление сотрудниками полиции рейдов, операций «пьяный водитель», показ видеоматериалов и т. д.

Правовое воспитание общества начинается со школьной скамьи. Будучи учеником в школе, учителями должны разъясняться правила дорожного движения. Вводится в курс образовательной деятельности предметы,

изучающие ПДД, проводится на основе этого конкурсы с целью запоминания ПДД и т.д. Осуществляются посещения сотрудниками ГИБДД образовательных организаций, которое должно быть неотъемлемой частью работы по профилактике нарушений в области дорожного движения. Тем самым идет влияние на правосознание детей.

Огромное значение в предупреждении правонарушений в области дорожного движения имеет публичное выступление сотрудников ОВД перед населением, где сотрудник разъясняет в форме лекций, бесед действующее законодательство, предупреждает об ответственности за правонарушения в области дорожного движения и уточняет проблемные моменты в понимании людей.

Хорошим условием для разработки профилактических мер по обеспечению безопасности транспортных средств и пешеходов является всесторонний анализ распределения несчастных случаев, возникших по вине водителей, пешеходов, пассажиров и других участников дорожного движения. При изучении состава водителей, ответственных за ДТП, следует уделить особое внимание их опыту работы, квалификации, возрасту, состоянию здоровья, времени работы и моральным качествам. В предотвращении дорожно-транспортных происшествий и правонарушений особое место, помимо организационных, технических и образовательных мер, занимают правовые меры¹.

Применение административных и правовых норм оказывает профилактическое воздействие на все категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), население в целом².

На основе проведенного анализа статистики аварийности на дорогах Российской Федерации с 2017 по 2021 год нужно сделать некоторые выводы. Наблюдается тенденция снижения дорожно-транспортных происшествий. В

¹ Попова, Н. Ф. Административное право: учебник и практикум для вузов / Н. Ф. Попова. – 5-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2022. – 333 с.

² Попова Н. Ф. Административное право: учебник. / М.: Издательство Юрайт, 2018. С. 47.

2021 году ДТП снизились на 2 % по сравнению с 2020 годом. В 2020 году также наблюдается снижение ДТП по сравнению с 2019 годом. Ниже приведена наглядная диаграмма аварийности в Российской Федерации с 2017 года по 2021 год.

Рис. 2.2.



Статистика ДТП в России с 2017 – 2021 год.

Подводя итоги, следует сказать о необходимости предупреждения и профилактики соблюдения дорожного движения, т.к. это способствует значительному сокращению (уменьшению) дорожно-транспортных происшествий и положительно влияет на общество. Но на сегодняшний момент общество, к сожалению, не в полном объеме осознает и соблюдает все требования дорожного движения.

Выше изложенное позволяет утверждать, что государство вносит большой вклад в отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного

движения. Это прослеживается во внесении нормативных правовых актов, которые обязан соблюдать любой человек на территории России под угрозой ответственности и создании специализированных уполномоченных органов, осуществляющих контроль безопасности дорожного движения. Также разобрали классификацию административных правонарушений, а именно главу 12 КоАП РФ по элементному составу и сложность привлечения лиц к ответственности. Были отмечены права и обязанности сотрудников полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и указали на проблему распределения обязанностей между подразделениями МВД России. В последующем была отмечена необходимость в предупреждении и профилактике безопасности дорожного движения, так как значительно может повлиять на ситуацию в наше время.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное всестороннее исследование позволяет сделать некоторые выводы. Изучение нормативно-правовых актов, регулирующих сферу дорожного движения, позволило сделать вывод, что государство в лице уполномоченных органов оказывает колоссальное влияние на ситуацию на дорогах. Главным правоприменительным субъектом в данных отношениях выступает МВД России в лице Госавтоинспекции. Детальное изучение ФЗ «О полиции» № 3-ФЗ от 7 февраля 2011 года, а также других ведомственных приказов МВД России позволили утверждать, что сотрудники полиции имеют права и обязанности в регулирование отношений в области дорожного движения. На основании нормативно-правовой базы, сотрудники полиции неукоснительно выполняют свои служебные обязанности и уменьшают трагические последствия в области дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на сегодняшний день является наиболее острой проблемой и требует дополнительных мер и средств по искоренению. Эта проблема оставляет след в различных направлениях жизнедеятельности человечества - экономике, геополитике, демографии. Исходя из потребности в транспорте и ростом последнего, данная проблема в ближайшие годы не уйдет и нужно принимать кардинальные меры по обеспечению безопасности. Возникает настоящая опасность повышения людских жертв, материальных издержек сопряженных с дорожно-транспортными инцидентами.

Наиболее тяжелой работой заключается процесс изменения общественного сознания по поводу обеспечения безопасности дорожного движения. Общество в большинстве случаев отказывается от правильного толкования норм права, и трактуют по-своему, либо прибегают мнению недобросовестных правоведов. Большое количество ложных информаторов, правозащитников выпускают видеоролики, где показывают, как избежать наказания за какое-либо правонарушение.

Направленность задач МВД России состоит в недопущении совершений противоправных действий со стороны участников дорожного движения под угрозой наказания. При соблюдении норм законов обществом вышеуказанной проблемы могло и не быть, так как все действия, совершаемые на дорогах, предписаны и обществу остается лишь их соблюдать. Данная сфера отношений затрагивает все ячейки общества и сферы жизнедеятельности людей.

Направленность задач МВД России состоит в недопущении противоправного поведения людей. При правильной организации службы, распределении задач между подразделениями, внедрения средств автоматической фиксации, увеличении штата сотрудников полиции борьба с противоправным поведением будет наиболее эффективной

В рамках первой главы были определены нормативно-правовые акты, регулирующие общественные отношения в области дорожного движения. Детально проанализирована нормотворческая деятельность государства в области дорожного движения и уяснено стремление к снижению аварийности на дорогах. Уяснено, что основным субъектом в системе МВД России по обеспечению безопасности дорожного движения выступает ГИБДД и в последующем была рассмотрена ее структура. Рассмотрено административное законодательство, глава 12 КоАП РФ, где было отмечено о проблематике применении норм по отношению к юридическим лицам. Также отмечена необходимость пересмотра санкций к водителям и пешеходам, которые систематически нарушают ПДД.

На основании второй главы дипломной работы можно сделать вывод, что служба участковых уполномоченных полиции является основной службой в системе полиции. Данная служба имеет права и обязанности в области дорожного движения. Исходя из практики, существует проблема выполнения обязанностей участковым уполномоченного полиции в области дорожного движения в связи с большой загруженностью и нехваткой кадров. Было бы целесообразно передать обязанности от участковых уполномоченных полиции в службу ГИБДД или расширить штат сотрудников. Изучены основные

причины, факторы, негативно влияющие на ситуацию на дорогах с указанием на возможные варианты предупреждения и профилактики ДТП. Рассмотрены основные участники регулирования дорожного движения, их полномочия, возможности действий в той или иной ситуации. Взаимодействие с другими службами государственных органов и т.д.

Следует отметить, что при правильном применении всех методов принуждения сотрудниками полиции, обеспечивается эффективная управленческая деятельность в области дорожного движения, а также функционирование административно-правовых институтов, незыблемость правопорядка, что в конечном обеспечит постепенное снижение ДТП. Статистика о количестве ДТП показывает, что наблюдается снижение аварийности по сравнению с предыдущими годами, но это все также остается на особом контроле у государства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:**I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы**

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года с учетом поправок, внесенных Законом Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 21 июля 2014 года № 11-ФКЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 31, ст. 4398.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 года № 195–ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 20 декабря 2001 года: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 26 декабря 2001 года // Рос. газ. – 2001. – 31 декабря.

3. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 15 ноября 1995 года: (в ред. от 28 декабря 2013 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

4. О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 28 января 2011 года: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 2 февраля 2011 года // Рос. газ. – 2011. – 8 февраля.

5. О правилах дорожного движения: [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 15 октября 2021).

6. О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 19 октября 2004 г. № 567 // СЗ РФ. – 2004. - № 43. – Ст. 4225.

7. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: [Электронный ресурс]: Распоряжение

Правительства РФ от 08 января 2018 года № 1-р. // СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 17 октября 2021).

8. О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности: [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 29 марта 2019 года № 205. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 08 июня 2021).

9. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 года № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 08 июня 2021).

10. О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности: [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 29 марта 2019 года № 205. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», (дата обращения: 08 июня 2021).

11. О полномочиях должностных лиц системы МВД России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию: приказ МВД России от 30 августа 2017 г. № 685. – Текст: электронный // Система КонсультантПлюс: [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 20 марта 2022).

II. Учебная, научная литература и иные материалы

1. Агапов А. Б. Административная ответственность: учебник для вузов / А. Б. Агапов. – 9-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2021. – 483 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-13269-4. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/488743> (дата обращения: 20.03.2022).

2. Административное право России: учебник / Д. Н. Бахрах М.: Норма. 2019. 700 с.
3. Головкин В. В. Формы и методы надзора за дорожным движением // Транспортное право. 2017 г. № 5. 166 с.
4. Денисов Р. И. Административный контроль в сфере дорожного движения // Транспортное право. 2018 г. № 7. 263 с.
5. Зубач А. В. Административное право: учебник для вузов / под общей редакцией А. В. Зубача. – Москва: Издательство Юрайт, 2021. – 530 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-09785-6. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/472977> (дата обращения: 13.05.2022).
6. Административное право: учебник. 2-е изд., перераб., и доп. / Ю. А. Копытов. М.: Норма. 2018. 294 с.
7. Корнеева А. П. Административная деятельность органов внутренних дел. / М.: Норма, 2019. 275 с.
8. Административное право России: учебник. 6-е изд. перераб., и доп. / В. Я. Кикоть, П. И. Кононов, Н. В. Румянцев. М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2019. 369 с.
9. Попова, Н. Ф. Административное право: учебник и практикум для вузов / Н. Ф. Попова. – 5-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2022. – 333 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-13620-3. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/489885> (дата обращения: 13.05.2022).

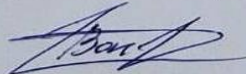
III. Эмпирические материалы

1. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 года №5 принят Председателем Верховного Суда Российской Федерации: одобр. Секретарем Пленума, судья Верховного Суда Российской Федерации» / «Российской газете» от 19 апреля 2005 года № 80.

2. Официальный сайт Госавтоинспекции РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://гибдд.рф/about/struct> (дата обращения 20 ноября 2021 года).

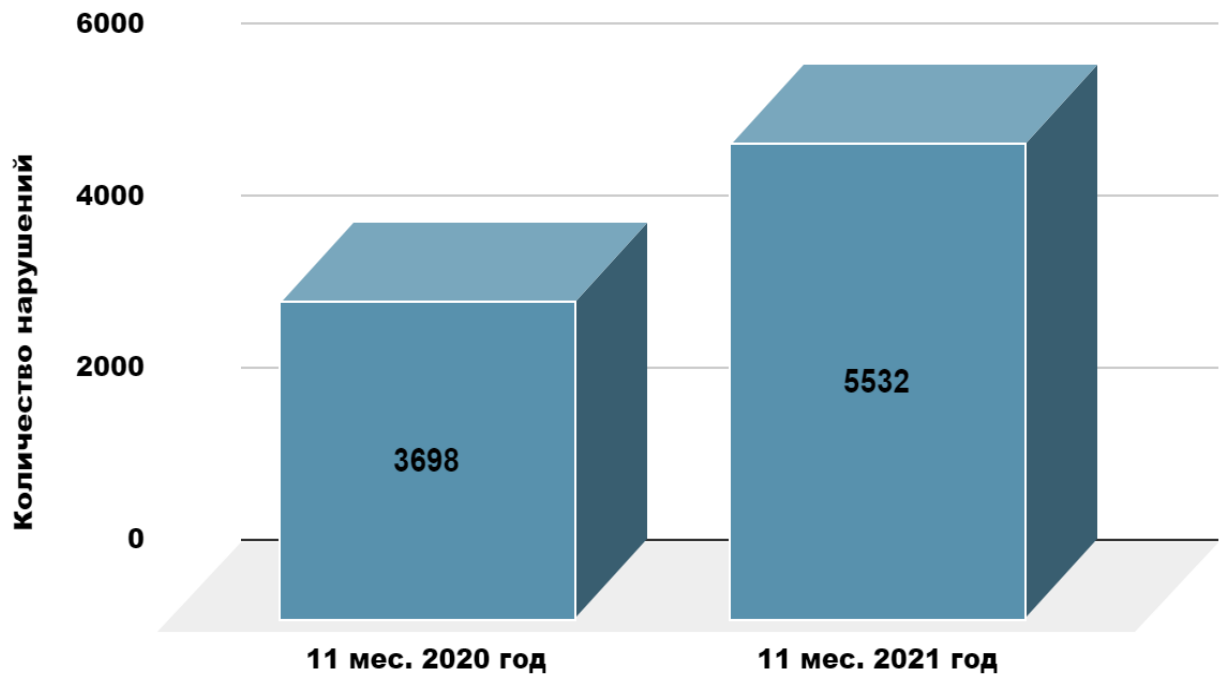
3. Научный центр безопасности дорожного движения: Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. М., 2021. 36 с.

Материал вычитан, цифры, факты, цитаты сверены с первоисточником. Материал не содержит сведений, составляющих государственную и служебную тайну



О.Ю. Ваганов

Количество нарушений ПДД по Большесосновскому району, Пермского края.



Количество нарушений ПДД по Большесосновскому району,
Пермского края