

Денк Кирилл Евгеньевич

Инспектор группы по исполнению
административного законодательства
отдельного батальона ДПС ГИБДД,
старший лейтенант
УМВД России по г. Новокузнецку
Россия, Новокузнецк
denk-kirill@yandex.ru

Kirill E. Denk

inspector of the IAZ group on traffic Police of the
Ministry of Internal Affairs of Russia in
Novokuznetsk, senior lieutenant
Russia, Novokuznetsk

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КОНТРОЛЬНО-
НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД
РФ**

**ACTUAL PROBLEMS OF CONTROL
AND SUPERVISORY ACTIVITIES OF THE
TRAFFIC POLICE OF THE MINISTRY
OF INTERNAL AFFAIRS**

Аннотация

В статье проводится анализ основных проблем в деятельности ГИБДД. В заданном контексте также определены основные задачи для обеспечения безопасности в сфере транспорта. В связи с чем, проанализировав нормативные правовые акты, регулирующие безопасность транспортных комплексов и систем, в статье были предложены некоторые изменения необходимые для совершенствования сферы деятельности ГИБДД МВД РФ. Также в статье исследуются противоречивые моменты и проблемы законодательства, анализируется практическая контрольно-надзорная деятельность сотрудников ГИБДД, определяются возможные направления совершенствования законодательства.

Ключевые слова:

ГИБДД, административная ответственность, транспортная система

Abstract

The article analyzes the main problems in the activities of the traffic police. In the given context, the main tasks for ensuring security in the field of transport are also identified. In this connection, having analyzed the regulatory legal acts regulating the safety of transport complexes and systems, the article proposed some changes necessary to improve the field of activity of the traffic Police of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. The article also explores contradictory moments and problems of legislation, analyzes the practical control and supervisory activities of traffic police officers, identifies possible directions for improving legislation.

Keywords:

Traffic police, administrative responsibility, transport system

Одной из наиболее острых социально-экономических проблем в РФ выступает безопасность дорожного движения. Это обусловлено высокими показателями количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в последние годы. Так, согласно данным Росстата и Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ (ГИБДД), динамика количества ДТП в РФ и числа раненых и погибших в 2015-2021 [5] гг. хоть и говорит о тенденции небольшого снижения по указанным показателям, но цифры по-прежнему остаются пугающими. РФ является неблагополучной страной с позиции числа происходящих аварий на автомобильных дорогах и жертв, которые влекут за собой эти аварии.

Отмечается, что больше всего люди и транспортные средства страдают вследствие невнимательности, некорректного поведения водителей автомобилей, а также нахождения их в алкогольном и наркотическом опьянении.

Особое место в обеспечении транспортной безопасности также занимает личность, а именно ее профессиональные навыки, которые отвечают условиям безопасности. Однако внедрение самых передовых технологий постепенно вытесняют человека из сферы объектов транспортного комплекса. Институт безопасности транспортных комплексов и систем базируется не только на нормах материального и процессуального административного права, но и непосредственно на нормах гражданского, финансового и других отраслей права. Основным органом, деятельность которого направлена на урегулирование работы всевозможных видов транспорта по сей день, является Минтранс России с его федеральными агентствами. Также главными задачами Минтранса являются: разработка положений, направленных на реализацию политики в сфере транспорта, удовлетворение населения путём совершенствования предоставления транспортных услуг. Более того, благодаря взаимодействию с другими органами исполнительной власти, Министерство транспорта РФ принимает меры по улучшению безопасности объектов автотранспортной инфраструктуры и транспортных средств от открытого вмешательства со стороны [4, с. 224].

Все проблемы, которые появляются при применении норм об ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, являются сложными, многообразными, острыми, требующими постоянного совершенствования законодательства. Если анализировать реализуемую политику государства в сфере административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения (далее – ПДД), то можно отметить тенденцию ужесточения мер такой ответственности.

В качестве основных направлений реализации данной политики можно назвать следующие:

- пересмотр размера установленных штрафных санкций, применяемых к нарушителям ПДД, с тенденцией их увеличения;
- широта применения специальных автоматических средств фото- и видеофиксации, дающих возможность выявить нарушения Правил дорожного движения;

– разработка законопроектов, которые нацелены на обеспечение безопасности дорожного движения с учетом современных условий дорожного развития, увеличения количества автотранспорта и т.п.;

– ужесточение мер ответственности участников дорожного движения.

В связи с чем, согласимся с мнением С.А. Высоцкого, который отмечает, что важным условием увеличения защищенности участников дорожного движения от ДТП и уменьшения степени тяжести их последствий необходимо считать оптимизацию законодательной базы в сфере осуществления контрольно-надзорной деятельности ГИБДД. В рамках одной статьи невозможно проанализировать все имеющиеся пробелы законодательства РФ при осуществлении сотрудниками ГИБДД контрольно-надзорной деятельности, поэтому основное внимание будет уделено тем проблемам, с которыми наиболее часто сталкиваются сотрудники ГИБДД. Так, в ежедневной практике сотрудников ГИБДД возникает значительное число ситуаций с остановкой водителей в алкогольном или наркотическом опьянении. В связи с этим существует ряд проблем в сфере осуществления медицинского освидетельствования, усложняющих контрольно-надзорную деятельность сотрудников ГИБДД [2, с. 42].

Одним из краеугольных моментов в ежедневной практике контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД выступает проблема недостаточности законодательного регулирования правил исполнения предписаний об устранении пленок (цветных пленок) со стекол автомобиля, не соответствующих установленным нормам. Согласно положениям ч. 3¹ ст. 12.5 КоАП РФ [1], инспекторами ДПС при составлении административных материалов выносятся требования об устранении тонировки. В случае несоблюдения данного требования при повторном нарушении водителем автотранспортного средства предусматривается применение к нему норм ст. 19.3, т.е. расценивается как невыполнение требований законного распоряжения сотрудника полиции. Решения о наказании по указанной статье выносятся в мировых судах. При этом судьи сталкиваются с тем, что в требовании, выписанном сотрудниками ГИБДД, не уточняется срок, в который водитель должен устранить нарушение и снять тонировку. Выносятся решения об освобождении водителя от административной ответственности в связи с отсутствием состава административного правонарушения. Следует также отметить, что требование об устранении правонарушения (о снятии тонировки) не является процессуальным документом, официально закрепленным в КоАП РФ.

На сегодняшний день существует объективная необходимость внесения изменений в КоАП РФ в части введения дополнительного пункта в ч. 3 ст. 12.5, который будет устанавливать четкие сроки исполнения водителями требования об устранении правонарушения (о снятии тонировки), будет устанавливать ответственность за нарушение данного требования, а также за повторное правонарушение в виде вновь произведенной тонировки стекол автомобиля в течение одного года после предыдущего снятия по требованию сотрудника ГИБДД. Данную ответственность предлагается установить по аналогии с санкцией за такое правонарушение, например, как повторный проезд на запрещающий сигнал светофора (ст.12.12 ч.3 КоАП РФ), за которое установлен штраф в размере 5 тыс. рублей или лишение управления транспортным средством на срок от 4 до 6 месяцев. При повторном нарушении предусмотрено административное наказание в виде 5 тыс. рублей или лишение права управления транспортным средством на срок от 1 до 3 месяцев. Такой размер штрафных санкций будет более значимым для исполнения водителями требования по снятию тонировки со стекол автомобиля. А законодательное закрепление срока исполнения данного требования и его фиксация в бумажной форме, которую заполняет сотрудник ГИБДД, что позволит в дальнейшем судам привлекать водителей, нарушивших предписание сотрудника полиции, к административной ответственности. Кроме того, ужесточение санкций за тонировку стекол транспортного средства, несоответствующую требованиям законодательства, должно снизить количество случаев тонировки стекол в целом, а также увеличить число водителей, готовых снять ее непосредственно на месте.

Анализ законодательства РФ в части безопасности дорожного движения и анализ ежедневной практики контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД показывает, что проблема недостаточности закрепления сроков выполнения требований и т.п. присуща самым разным случаям, связанным с управлением водителями транспортными средствами. Так, а сегодняшний день в паспорт технического средства не ставится отметка с датой в случае продажи транспортного средства, что в дальнейшем затрудняет привлекать правонарушителей к административной ответственности и своевременному ими постановки транспортного средства на учет в течение 10 суток. Это связано с тем, что, согласно гражданскому законодательству РФ, договор купли-продажи может составляться в рукописной форме между продавцом и покупателем и не требует официального заверения.

В связи с этим такой договор может быть переписан несколько раз. Таким образом, для устранения данной проблемы представляется необходимым внесение дополнения к статье 12.1 ч. 1 КоАП РФ, которое будет закреплять обязательное внесение в паспорт технического средства дату продажи транспортного средства при составлении договора купли-продажи. В случае отсутствия данной отметки необходимо привлекать к административной ответственности. Применительно к ст. 12.15 КоАП РФ, которая закрепляет ответственность за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона можно предложить обратиться к предыдущей версии КоАП РФ и ввести термин «нарушение правил обгона транспортного средства», в соответствии с которым необходимо будет принимать решения о привлечении виновных водителей к административной ответственности. Это актуально и с учетом того факта, что часто дорожная разметка может быть не явно видна (например, замечена снегом), не обновлена после ремонта и т.п., и в случае рассмотрения административного правонарушения сотрудниками ГИБДД назначается по ст. 12.15.1 КоАП РФ санкция в виде штрафа ниже (1500 руб.), фактически менее строгая чем по п. 4 указанной статьи при выезде в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления.

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

Также отметим, что для обеспечения безопасности в сфере транспорта необходимо решить основные задачи:

- создать концепцию, направленную не только на обеспечение транспортной безопасности, но и на реализацию принятых нормативно-правовых актов;
- обеспечить эффективное управление этой системой. Она должна предупреждать совершение противоправных действий и незамедлительно реагировать на них;
- создать нормативную базу в области транспортной безопасности, которая будет способствовать защите прав и интересов граждан.

Это приведет к безопасному и устойчивому развитию транспортной системы. Причины отсутствия транспортной защищенности могут быть различными, начиная от причин технического характера, заканчивая социальными.

Анализируя вышесказанное, следует, что актуальность проблем безопасности в сфере транспорта связана, прежде всего, с недостатками научного аппарата. Даже с учетом внесенных дополнений в правовую базу научный аппарат остается далеким от идеала. Для наиболее эффективного функционирования законодательной базы в Российской Федерации необходимо применять системный подход, т.к. проблема обеспечения транспортной безопасности должна решаться комплексно. Помимо этого, стоит установить наиболее четкие права и обязанности физических и юридических лиц. Также стоит отметить, что обеспечение транспортной безопасности в РФ неразрывно связано с экономическим ростом и определяет место государства на международной арене. Не только создание новых нормативных актов, но и совершенствование существующей законодательной базы позволит улучшить функционирование транспортной инфраструктуры в Российской Федерации, что поспособствует уровню развития экономики страны в целом [3, с. 217].

Еще одной отрицательной проблемой стало сокращение дежурных частей ДПС ГИБДД, в частности вызывает беспокойство оперативность принятия решений дежурных частей ОВД по ситуациям, связанным с обеспечением БДД; незнание сотрудниками территориальных ОВД специфики управления нарядами ДПС; отсутствие контроля за использованием специальной техники, применяемой в деятельности ДПС (приборы измерения количества этанола в выдыхаемом воздухе, светопропускаемости стекол, приборы измерения расстояний и т. д.), за выходом и возвращением служебного транспорта, снятии информации с видео-регистраторов, установленных в патрульных автомобилях, организации эвакуации ТС с мест ДТП; качество сбора сведений о резонансных ДТП, в том числе с участием детей; отработка ориентировок о нарушениях безопасности дорожного движения и многое другое.

По нашему мнению, все строевые подразделения ДПС нуждаются в наличии дежурных частей (групп), которые будут являться центром управления нарядами, в которых будет проводиться сбор и обработка информации, подготовка доклада руководству и отчетов на различные уровни, контроль за служебным и патрульным транспортом, техническими и специальными средствами, выходом сотрудников на службу, выполнения ими поставленных задач.

Также необходимо выдавать нарядам ДПС схемы проведения дорожных работ на маршрутах патрулирования и организации их объезда, контролировать несение службы с учетом специфики маршрутов, на основе анализа дорожной обстановки

осуществлять своевременный маневр сил и средств, обобщать информацию о недостатках в организации улично-дорожной сети; осуществлять ориентирование нарядов, в том числе на выявление нарушителей Правил дорожного движения, организовывать преследование и принудительную остановку транспорта, проводить квалифицированные отработки запросов нарядов ДПС при обращении к сопровождаемым автоматизированным учетам, оперативно реагировать на изменения дорожной обстановки, осуществлять взаимодействие с дорожными и иными оперативными службами следует проводить инструктажи нарядов назначенных в сопровождение транспортных колонн, контролировать процесс сопровождения, организовывать при этом взаимодействие между нарядами и соседними строевыми подразделениями ДПС и многое другое, что по ряду объективных причин не могут полноценно выполнять дежурные части территориальных органов внутренних дел.

Для обеспечения безопасности в сфере транспорта необходимо решить основные задачи [6, с. 4]:

- создать нормативную базу в области транспортной безопасности, которая будет способствовать защите прав и интересов граждан;
- создать концепцию, направленную не только на обеспечение транспортной безопасности, но и на реализацию принятых нормативно-правовых актов;
- обеспечить эффективное управление этой системой.

Она должна предупреждать совершение противоправных действий и незамедлительно реагировать на них. Это приведет к безопасному и устойчивому развитию транспортной системы. Причины отсутствия транспортной защищенности могут быть различны, начиная от причин технического характера, заканчивая социальными.

Проанализировав нормативные правовые акты, регулирующие безопасность транспортных комплексов и систем, разумно выделить следующие предложения:

- ужесточить уголовную ответственность лиц за несоблюдение законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- усовершенствовать международно-правовое регулирование транспортной деятельности, что позволит привести уровень безопасности в нашей стране до международных стандартов;
- с целью обеспечения безопасности водителей транспортных средств необходимо более эффективное использование системы ГЛОНАСС;

- оформить в виде концепции общеобязательных условий, стандартов, а также регламентов, выработав единые стандарты к оснащению автотранспортных комплексов и систем;

- принять дополнительные нормальные правовые акты, регулирующие деятельность федеральных агентств, с целью повышения эффективности выполнения возложенных на них функций;

- систематизировать отношения между органами государственной власти, регулирующими отношения в сфере транспорта, а также разделить компетенции уполномоченных органов;

- принятие целевых программ в сфере транспорта, добавление расходов на обеспечение транспортной безопасности в одну из категорий федерального бюджета на определенный отрезок времени.

Таким образом, в настоящее время весьма остро стоит проблема успешной реализации деятельности ГИБДД МВД РФ. Решение данной проблемы, прежде всего, зависит от правильного использования методов принуждения органами ГИБДД МВД РФ, что обеспечивает эффективность их контрольно-надзорной деятельности, улучшает правопорядок и создает условия для сокращения правонарушений в области дорожного движения. Административное законодательство, несмотря на его широту, достаточную динамику развития и внесения изменений все еще имеет ряд пробелов, проблем и остается достаточно противоречивым по ряду ситуаций, с которой сталкиваются сотрудники ГИБДД при осуществлении контрольно-надзорной деятельности, и требует пристального внимания со стороны законодателя.

Список использованных источников

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (ч. 1). ст. 1.

2. Высоцкий С.А. Актуальные проблемы законодательства РФ при осуществлении сотрудниками ГИБДД контрольно-надзорной деятельности // В сборнике: Актуальные проблемы юридической науки и практики. VII Ежегодные научные чтения, посвящённые памяти Почетного президента Санкт-Петербургской юридической академии профессора Зыбина Станислава Фёдоровича. В 2-х томах.

Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции. 2020. С. 40-47.

3. Дуброва В.А. Содержание административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД МВД России // Государственная служба и кадры. 2020. № 5. С. 216-221.

4. Морозов Е.В., Сафиуллин Р.Н. К вопросу формирования научно-методического подхода по обеспечению безопасности дорожного движения в соединениях и частях МТО ВС РФ на основе применения автоматизированных систем контроля за движением автомобильного транспорта // В сборнике: Актуальные проблемы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). Материалы межведомственной научно-практической конференции. Составители: А.В. Вашкевич, А.В. Ефимовский. 2019. С. 222-226.

5. Официальный сайт статистики ГИБДД. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] Режим доступа: stat.gibdd.ru (Дата обращения: 16.09.2022)

6. Рубцова М.В. Безопасность дорожного движения в России: проблемы и пути их решения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 4-7.