

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**В.В. Радчишина, магистрант**  
Тихоокеанский государственный университет  
(Россия, г. Хабаровск)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-8-1-72-75

***Аннотация.** Целью настоящей статьи является определение проблем правового регулирования государственного контроля (надзора) в области БДД. Предоставляется определение указанного вида надзора. Приводится статистика ДТП, совершенных на территории России в последние годы. Также анализируются проблемы государственного контроля (надзора) в области БДД, связанные в возможной коррупционной составляющей, а также с неполным охватом подконтрольных (поднадзорных) субъектов в области БДД.*

***Ключевые слова:** государственный контроль (надзор) в области БДД, безопасность дорожного движения, проблемы обеспечения БДД, самозанятые, коррупция.*

Организация БДД – это важнейшая составляющая обеспечения национальной безопасности. Важным правовым механизмом, позволяющим повысить качество БДД, является реализация государственного контроля (надзора) в соответствующей области.

Государственный контроль (надзор) в области БДД включает в свое содержание федеральный государственный контроль (надзор) в области БДД, а также надзор за исполнением субъектами дорожного движения (водители, пешеходы и т.д.) требований законодательства в сфере БДД [1, с. 21]. Однако в настоящее время в сфере реализации указанного вида контроля (надзора) в области БДД присутствуют некоторые проблемные вопросы, вызванные несовершенным правовым регулированием такового. О наличии проблем при реализации государственного контроля (надзора) в области БДД косвенно можно свидетельствовать официальная статистика ДТП, совершенных на территории Российской Федерации.

Так, на протяжении 2020 г. было зарегистрировано 145 073 ДТП, в которых погибли или пострадали люди, что на 11,7% меньше, чем в 2019 г. В 2020 г. в ДТП погибли 16 152 человека, в итоге чего показатель в сравнении с прошлым отчетным периодом упал на 4,9%; ранения в ДТП получили 183 040 человек, что на 13,2%

меньше, чем в прошлом году [2, с. 4]. В 2021 г. также наблюдалось снижение числа ДТП, совершение которых привело к гибели или ранению людей. Число таких ДТП на территории России составило 133 331, что на 3,1% меньше, чем годом ранее. В результате ДТП в 2020 г. погибло 14 874 человека, что будет на 5,8% меньше, чем в 2020 г. Ранения получили 167 856 человек, что на 4,2% меньше, чем в прошлом отчетном периоде [3, с. 3].

Актуальность изучения проблемных вопросов при осуществлении государственного контроля (надзора) надзора в области БДД можно обосновать тем, что их наличие может послужить причиной увеличения числа ДТП, в ходе которых может быть нанесен существенный материальный ущерб, а также которые приводят к человеческим жертвам.

В качестве первой проблемы укажем на отсутствие правовых механизмов, достаточных для реализации государственного контроля (надзора) в области БДД. В том числе, подобная проблема будет присуща для указанного вида контроля (надзора), исходящего от сотрудников ГИБДД. Согласимся с Д.В. Кузнецовым, который подчеркнул, что коррупция, присутствующая в деятельности ГИБДД – это проблема системного характера [4, с. 433]. Соответственно, данная проблема нуждается в оперативном решении.

Для подтверждения наличия проблемы возможной коррупционной составляющей при реализации государственного контроля (надзора) в области БДД приведем пример из правоприменительной практики.

Лямбирским районным судом в 2019 г. было рассмотрено уголовное дело, возбужденное в отношении Асаинова Р.И., Салихова Н.А. по ст. 291.1 УК РФ.

В ходе рассмотрения уголовного дела было установлено, что у Салихова Н.А. возник умысел на дачу взятки Манугтову Р.Н., исполняющему обязанности ОГИБДД ММО МВД России «Ичалковский», в сферу полномочий которого входили функции по контролю (надзору) в области БДД. Посредником при даче взятки выступал Асинов Р.И., который имел личное знакомство с Манугтовым Р.И. [5].

Приведенный случай из практики свидетельствует о том, что личное знакомство подконтрольного (поднадзорного) субъекта с сотрудником, исполняющим обязанности по исследуемому типу контроля (надзора), формирует среду, благоприятную для демонстрации коррупционного поведения как субъектом контроля (надзора), так и поднадзорным (подконтрольным) субъектом.

При государственном контроле (надзоре) может быть задействован риск-ориентированный подход, подразумевающий определенную периодичность проверок инспектором. Следовательно, существует возможность того, что одно и то же должностное лицо, реализующее функции контроля (надзора) в области БДД, может осуществлять контрольно-надзорные мероприятия в отношении одних и тех же контрольных (поднадзорных) объектов. В случае многократной периодичности проверок возникает угроза установления доверительных отношений между лицом, осуществляющим контроль (надзор) и субъектом, подвергающимся контролю (надзора).

Взяточничество в области, связанной с транспортными отношениями, становится причиной парализации законной деятельности [6, с. 587]. Причем коррупция – это явление, характеризующееся высокой ла-

тентностью, т.е. подобные деяния в общем своем объеме крайне редко поддаются выявлению [7, с. 175].

Учитывая факт того, что контроль (надзор) в области БДД ориентирован на своевременное выявление нарушений законодательства в области БДД, коррупция может иметь крайне негативные следствия в виде еще более тяжелых правонарушений, в том числе сопровождающиеся человеческими жертвами. В связи с этим повышение качества коррупционной защищенности при государственном контроле (надзоре) в области БДД – это перспективное направление развития законодательства.

Для решения обозначенной проблемы можно рекомендовать внести изменения в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [8]. В частности, речь идет о внесении дополнительного пункта в ст. 8.1 обозначенного Федерального закона. Предполагаемая формулировка может иметь следующий вид: «Отдельное должностное лицо должно осуществлять мероприятия по государственному контролю (надзору) в отношении одних и тех же подконтрольных (поднадзорных субъектов) при использовании риск-ориентированного подхода с периодичностью, установленной высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. Периодичность проверок отдельного должностного лица определяется Правительством субъекта Российской Федерации в зависимости от численности штата органа государственного контроля (надзора), а также иных факторов, присутствующих для конкретного субъекта РФ».

Предложенный правовой механизм позволит предотвратить установление доверительных отношений между субъектом государственного контроля (надзора) в области БДД и подконтрольным (поднадзорным) субъектом, что снизит спектр возможностей выработки коррупционного поведения сотрудников, а также представителей юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

В качестве следующей проблемы укажем на то, что анализируемая разновидность контроля (надзора) не охватывает весь объем потенциальных подконтрольных (поднадзорных) субъектов.

Анализ законодательства в области БДД показывает, что государственный контроль (надзор) распространяет свое действие на юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, физических лиц (водителей, пешеходов) и т.д. Однако игнорируется такая категория, как самозанятые, что сфера деятельности также подразумевает соблюдение правил БДД.

На данную проблему уже обращал внимание И.А. Былинин, который пишет о том, что органы власти в ходе реализации исследуемого контроля (надзора) не имеют специальных полномочий в связи с необходимостью проведения контрольно-надзорных мероприятий в отношении самозанятых граждан, деятельность, которая имеет непосредственное отношение к эксплуатации транспортных средств [9, с. 26].

Решение указанной проблемы может заключаться в изменении отдельных формулировок в Постановлении Правительства РФ от «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области БДД ...» [10].

Предполагается, что после упоминания понятия «индивидуальный предприниматель» необходимо добавить понятие «самозанятый» в следующих пунктах указанного Положения:

1. П. 10 главы 1.
2. П. 21 главы 3.
3. П. 28 главы 3.

#### Библиографический список

1. Верзилин С.В. Соотношение понятий «контроль» и «надзор» в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Современная наука. – 2022. – №1. – С. 21-24.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. – Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. – 79 с.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – 126 с.
4. Кузнецов Д.В., Айгозина А.М. Способы технического контроля коррупционных проявлений в деятельности сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2021. – №3 (45).
5. Приговор № 1-26/2019 от 22 июля 2019 г. по делу № 1-26/2018. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: //sudact.ru/regular/doc/yMkD5QsVtcHA/ (дата обращения 03.08.2023).

4. П. 20 главы 4.
5. П. 33 главы 4.
6. П. 40 Главы 4.
7. П. 45 главы 4.
8. П. 3 Приложения N 2
9. П. 5 Приложения N 2 [30.06.2021 N 1101].

Предложенная мера будет способствовать наиболее полному охвату подконтрольных (поднадзорных) субъектов в области БДД, что позволит предотвратить ДТП с участием самозанятых граждан, совершение которых произошло в силу несоблюдения требований закона в области БДД. Государственный контроль (надзор) в области БДД, распространяемый на самозанятых граждан, – это эффективный правовой механизм, позволяющий своевременно выявить правонарушения данной категории граждан в области БДД.

В заключение можно сделать вывод о том, что решение проблем государственного контроля (надзора) в области БДД требует системного и последовательного изменения законодательства в соответствующей сфере. При этом необходимо акцентировать внимание на различных аспектах анализируемого вида контроля (надзора) в области БДД, в том числе на возможной коррупционной составляющей. Также надлежит урегулировать вопрос, связанный с игнорированием самозанятых как подконтрольных (поднадзорных) субъектов в области БДД, поскольку данная категория в качестве основной своей сферы деятельности может выбрать практику, связанную с эксплуатацией транспортных средств.

6. Чиглинцева А.А. Особенности расследования взяточничества, совершенного сотрудниками ГИБДД // Е-SCIO. – 2022. – № 12 (75). – С. 587-598.

7. Щугина Г.А. Некоторые криминологические аспекты коррупции // Сборник научных статей по материалам VI Международной научно-практической конференции. – Уфа, 2021. – С. 169-177.

8. О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля: Федеральный закон от 26.12.2008 N 294-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Российская газета. N 266. 30.12.2008.

9. Былинин И.А. К вопросу совершенствования контрольно-надзорной деятельности ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. – № 1 (4). – С. 74-79.

10. Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 N 1101 // Собрание законодательства РФ. – 12.07.2021. – N 28 (часть II). – ст. 5531.

#### **PROBLEM ISSUES IN THE IMPLEMENTATION OF STATE CONTROL (SUPERVISION) IN THE FIELD OF ROAD SAFETY**

**V.V. Radchishina**, *Graduate Student*  
**Pacific State University**  
**(Russia, Khabarovsk)**

***Abstract.** The purpose of this article is to identify the problems of legal regulation of state control (supervision) in the field of traffic safety. A definition of the specified type of supervision is provided. The statistics of road accidents committed on the territory of Russia in recent years is given. It also analyzes the problems of state control (supervision) in the field of traffic safety, associated with a possible corruption component, as well as with incomplete coverage of controlled (supervised) subjects in the field of traffic safety.*

***Keywords:** state control (supervision) in the field of traffic safety, road safety, problems of traffic safety, self-employed, corruption.*