

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Саратовская государственная юридическая академия»

На правах рукописи

Афолина Евгения Григорьевна

**КОМПЕТЕНЦИЯ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЛАСТИ
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

5.1.2 Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель –
кандидат юридических наук
Лакаев Олег Анатольевич

Саратов – 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|------------|
| ВВЕДЕНИЕ..... | 3 |
| ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЛАСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В РФ..... | 19 |
| 1.1. Понятие компетенции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в РФ, ее структура .. | 19 |
| 1.2. Принципы реализации полномочий органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма | 41 |
| 1.3. Зарубежный опыт административно-правового предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма | 68 |
| ГЛАВА 2. СТРУКТУРА КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЛАСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В РФ..... | 90 |
| 2.1. Цели и задачи органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма..... | 90 |
| 2.2. Функции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма | 116 |
| 2.3. Полномочия органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма..... | 141 |
| 2.4. Формы и методы деятельности органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма..... | 155 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 173 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ.. | 176 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ..... | 197 |

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования. Совместная деятельность органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, негосударственных организаций во взаимодействии с подразделениями органов внутренних дел (далее – ОВД) в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма необходима для реализации государственных и региональных программ и планов по сохранению населения и сокращению смертности от дорожно-транспортных происшествий.

Президентом Российской Федерации В.В. Путиным было указано на необходимость «четко определить компетенцию всех субъектов профилактической деятельности: полиции, региональной, местной власти»¹. При этом достижение результативности подобных усилий находится в прямой зависимости от степени преодоления проблемных аспектов, имеющих как мировоззренческий, так и правовой, управленческий характер. По официальным статистическим данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция), по вине водителей транспортных средств в дорожно-транспортных происшествиях в 2021 году погиб 671 ребенок, в 2022 году – 672, а в 2023 году произошло 712 случаев смертельных аварий с участием несовершеннолетних².

Согласно Указу Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 606 «О мерах по реализации демографической политики Российской Федерации»³ одним из основных направлений деятельности является

¹ См.: Расширенное заседание коллегии МВД от 15.03.2016. URL: www.kremlin.ru/events/president/news/51515 (дата обращения: 09.04.2024).

² См.: Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 09.04.2024).

³ Указ Президента Рос. Федерации от 07.05.2012 № 606 «О мерах по реализации демографической политики Российской Федерации» (ред. от 13.01.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 19, ст. 2343; 2023. № 3, ст. 554.

«снижение числа граждан, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»¹, с помощью проведения мероприятий межведомственного характера, направленных на предупреждение причин дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), снижение тяжести их последствий; проведения масштабных информационных и пропагандистских мероприятий, которые способствуют формированию устойчивых навыков у детей законопослушного поведения на проезжей части; внедрения эффективных программ безопасного движения в образовательных и иных объектах массового скопления людей; соблюдения условий формирования навыков безопасного поведения на дорогах у школьников и дошкольников; контроля за соблюдением водителями требования о необходимости применения детских удерживающих устройств в автомобиле при перевозке детей. 11 мая 2010 года стартовала международная программа «Десятилетие действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения», а в августе 2020 года Генеральная Ассамблея ООН провозгласила период 2021–2030 годов Вторым десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения². В соответствии с этим решением был разработан Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030, целью которого является стимулирование национальных и местных органов власти, а также других заинтересованных сторон, способных повлиять на ситуацию в плане безопасности дорожного движения (включая гражданское общество, научно-образовательное сообщество, частный сектор, доноров, общественных и молодежных лидеров и другие заинтересованные стороны), в процессе разработки ими

¹ См.: План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Российской Федерации от 07.05.2012 на 2013 год и плановый период 2014–2018 годов. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/plan-mvd-2014-2018> (дата обращения: 09.04.2024).

² См.: Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 // Официальный сайт Организации Объединенных Наций. URL: <https://www.un.org/ru/roadsafety/documents.shtml> (дата обращения: 09.04.2024).

национальных и местных планов действий и формулирования целей на Десятилетие действий¹.

Согласно статистическим данным в 2023 году количество ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет выросло на 2,8 % по сравнению с 2022 годом; ранено 17 346 детей, что на 2,1 % больше по сравнению с прошлым годом; число погибших в ДТП детей за последние два года выросло на 21 %². При этом рост детского дорожно-транспортного травматизма фиксируется на фоне общего снижения количества всех дорожных аварий. Необходимо отметить, что резкий рост числа аварий с участием детей наблюдается с апреля 2022, когда были отменены ограничения, введенные в связи с пандемией. Кроме того, за 2022 год на 38 % выросло количество погибших детей-пассажиров, при этом наибольшее число аварий приходится на летний период и осень.

В настоящее время в России детский дорожно-транспортный травматизм продолжает оставаться одной из реальных угроз национальной безопасности³. Сказанное выше подтверждает необходимость в комплексном подходе к решению задач обеспечения безопасности дорожного движения, используя не только оптимизацию нормативно-правового регулирования поведения участников дорожного движения, но и меры карательного и профилактического характера воздействия в деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий. Данные задачи применительно к детскому дорожно-транспортному травматизму не могут рассматриваться в качестве разрешенных в полной мере. Об этом говорят цифры постоянного роста дорожно-транспортных происшествий с участием детей, подтверждающие не достаточную эффективность в предупреждении

¹ См.: Global Plan For the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. URL: <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (дата обращения: 09.04.2024).

² См.: Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 09.04.2024).

³ См.: Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. URL: www.kremlin.ru/events/president/news/51506 (дата обращения: 09.04.2024).

детского дорожно-транспортного травматизма существующей системы превентивных административно-правовых методов.

Приведенными аргументами подтверждается актуальность темы диссертационного исследования в свете определения компетенции ОВД, в задачи которых входит предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма. Вместе с тем необходимые научные знания в этой области помогут эффективно решать вопросы обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения, а также совершенствовать нормативную правовую базу в исследуемой сфере.

Степень разработанности темы исследования. На современном этапе развития российской административно-правовой науки проблемы обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения недостаточно проанализированы, хотя как, собственно, научные эти проблемы были определены уже во второй половине XX в. Вопросы правового регулирования данной тематики нуждаются в проведении самостоятельного исследования, как с точки зрения теоретического аспекта административного права, так и с позиции совершенствования правоприменительной деятельности. Особое внимание развитию теории правового регулирования было уделено в работах ряда ученых на уровне докторских диссертаций, раскрывающие теоретические и нормативно-правовые основы безопасности дорожного движения¹, а также исследованию аспектов обеспечения безопасности дорожного движения был посвящен ряд кандидатских диссертаций, где затрагивались отдельные проблемы деятельности Госавтоинспекции².

¹ См., напр.: Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1993. 376 с.; Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 1997. 326 с.

² См., напр.: Зайцев Р.Я. Дорожно-патрульная служба государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (организация деятельности и правовое регулирование): дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2002. 165 с.; Дмитриев С.Н. Правовые, организационные и тактические проблемы деятельности дорожно-патрульной службы госу-

В педагогических научных исследованиях также уделяется внимание вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма¹.

Следует отметить, общие вопросы компетенции государственных органов освещены в работах Ю.С. Адушкина, И.Л. Бачило, С.А. Белоусова, Л.А. Григоряна, А.И. Каплунова, Д.А. Ковачева, О.Н. Колесовой, Н.М. Кониная, И.Н. Кузнецова, О.Е. Кутафина, Б.М. Лазарева, О.А. Лакаева, И.В. Максимова, В.М. Манохина, В.К. Мамутова, А.В. Мицкевича, Д.Е. Петрова, В.С. Пронина, Б.В. Россинского, А.Ю. Соколова, Ю.А. Течиева, С.В. Тихомирова, К.Ф. Шеремета, В.В. Эмиха, А.А. Югова, В.А. Юсупова, А.Ю. Якимова, Ц.А. Ямпольской, О.А. Ястребова.

Однако целями и задачами указанных исследований не являлось концептуальное исследование отличительных черт, характерных для административных правоотношений, складывающихся при обеспечении ОВД безопасности дорожного движения. Данные работы не выявляли особенностей компетенции в этих вопросах ОВД, четкому осмыслению не подвергался вопрос реализации компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Несмотря на то, что вопросам компетенции посвящено значительное число работ, вопросы компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма не нашли должного внимания со стороны научного сообщества, а анализ трудов вышеперечисленных и других ученых дает основание утверждать об отсутствии комплексного научного

дарственной инспекции безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2003. 497 с.; Сандалов Л.В. Административные производства в деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (проблемы правового регулирования): дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2004. 170 с.; Михайловский И.Г. Административная правосубъектность государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2009. 216 с.

¹ См., напр.: Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе: дис. ... канд. пед. наук. СПб., 2004. 184 с.; Рыбкина Н.В. Социально-культурная деятельность как средство профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. пед. наук. Тамбов, 2006. 216 с.

исследования компетенции ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с реализацией компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Предмет исследования – административно-правовые нормы, определяющие каждый элемент структуры компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма; материалы судебной практики по применению административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения; научные положения, определяющие сущность компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является формирование теоретико-правовой базы, составляющей основу компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации, а также формулирование практических предложений по совершенствованию нормативных правовых актов в этой области.

Для достижения этой цели в диссертации поставлены следующие *задачи*:

- определить понятие компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации, ее структуру;
- рассмотреть принципы реализации деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;
- изучить зарубежный опыт государственных органов по административно-правовому предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

- дать характеристику основным целям и задачам деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;
- определить основные функции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;
- проанализировать полномочия ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;
- рассмотреть формы и методы деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Методологическую основу исследования составляют положения диалектического метода познания, определяющего основные требования к научным теориям. В качестве общенаучного в работе применен системно-структурный метод, который позволил определить место компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в общем понимании компетенции ОВД.

Формально-логический метод позволил сформулировать понятие компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации, определить ее структуру, а также способствовал обоснованию ряда выводов и выстраиванию отдельных положений.

С помощью указанных методов были проанализированы нормативные правовые акты в этой области, в результате чего стало возможным разработать предложения по усовершенствованию действующего законодательства.

Частнонаучными методами, специальными для административной деятельности, которые использовались в диссертационном исследовании, являются сравнительно-правовой, с помощью которого были проанализированы действующие нормы российского и зарубежного права, регулирующие общественные отношения в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, что позволило изучить

положительный опыт других государств и предложить способы его использования в России, и историко-правовой метод, давший возможность изучить изменение правовых норм в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в динамике, что, в свою очередь, позволило создать условия для формулирования основных понятий.

Применение статистического метода позволило обеспечить достоверность полученных результатов, их обоснованность, определить основные причины и условия, способствующие совершению правонарушений с участием детей на дорогах, а также дало возможность разработать практические предложения по совершенствованию законодательства в этой области.

Теоретическую основу исследования составляют труды отечественных ученых в области административного права, а также непосредственно связанные с объектом исследования фундаментальные положения теории государства и права, педагогики, социологии, философии и других отраслей науки. Были изучены материалы научных и научно-практических конференций, научные статьи, опубликованные в периодической печати, посвященные проблемам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Теоретической основой исследования явились научные достижения в области российского административного права. Вопросы правового регулирования компетенции государственных органов рассматривались в работах С.С. Алексеева, Д.Н. Бахраха, И.Л. Бачило, Н.М. Кониная, О.Е. Кутафина, Б.М. Лазарева, В.М. Манохина, А.В. Мицкевича, Ю.А. Тихомирова, К.Ф. Шеремета, В.В. Эмих, А.А. Югова, В.А. Юсупова, А.Ю. Якимова и др.

Не оставлены без внимания труды ученых, отразившие проблемы административного права, также вошедшие в теоретическую основу диссертационного исследования, среди которых Ю.Е. Аврутин, О.И. Бекетов, А.В. Вашкевич, А.А. Гришковец, С.Н. Дмитриев, А.С. Дугенец, С.М. Зубарев, С.М. Зырянов, А.И. Каплунов, А.М. Кононов, О.А. Лакаев,

В.В. Лукьянов, В.И. Майоров, А.В. Мартынов, В.Ю. Пантелеев, Л.Л. Попов, Б.В. Россинский, Т.А. Смагина, А.Ю. Соколов, Ю.Н. Стариков, А.И. Стахов, Ю.А. Тихомиров, А.П. Шергин, и других.

Нормативную основу исследования составили Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, федеральные конституционные законы и федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, иные подзаконные акты, в соответствии с которыми осуществляется процесс организации деятельности ОВД, а также законодательство зарубежных стран.

Эмпирическую базу диссертационного исследования составили постановления Конституционного Суда Российской Федерации, решения Верховного Суда Российской Федерации, решения судов общей юрисдикции.

Проанализирована информация, содержащаяся в официальных аналитических и статистических данных, отражающих результаты деятельности ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Научная новизна диссертации обусловлена проведением комплексного исследования по обозначенной теме и состоит в следующем:

- *предложены авторское понятие и структура* компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;
- *разработана* классификация принципов деятельности ОВД по характеру распространения на общественные отношения с целью применения в работе сотрудников ОВД;
- *определена* оптимальная модель деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации на основе анализа работы зарубежных государственных органов, осуществляющих аналогичную деятельность;
- *сформулировано* авторское определение области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;

– *установлены* административно-предупредительные меры административного принуждения в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, которые относятся к компетенции Госавтоинспекции;

– *классифицированы* формы деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

На защиту вынесен ряд новых положений и положений, содержащих элементы новизны:

1. Для определения исходных позиций, лежащих в основе исследования компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, разработан соответствующий понятийно-категориальный аппарат:

1) компетенция ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма – это совокупность государственно-властных полномочий (прав и обязанностей), осуществляемых Госавтоинспекцией при реализации функций федерального государственного контроля (надзора) и специальных разрешительных функций, а также при применении мер административного принуждения в целях решения задач в рамках общественных отношений, предметом которых выступает профилактика травм детей, участвующих в дорожном движении;

2) предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма – это целенаправленная системная межведомственная деятельность органов государственной власти и местного самоуправления во взаимодействии с общественностью по выявлению, устранению причин и условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий с участием детей.

2. К принципам, на основе которых осуществляется деятельность ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, относятся универсальные (общие основы деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма) и

специальные (особые основы деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма). На данных принципах должна быть основана как практическая деятельность ОВД в этой области, так и дальнейшее совершенствование ее правового регулирования. К универсальным относятся принципы законности, гуманизма, соблюдения и уважения прав и свобод человека и гражданина, беспристрастности в деятельности полиции, открытости и публичности, общественного доверия и поддержки граждан, взаимодействия и сотрудничества, а также принцип использования достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем. К специальным относятся принципы индивидуального и дифференцированного подходов, взаимодействия «дети – дорожная среда», взаимосвязи причин опасного поведения и его последствий, социальной безопасности, самоорганизации, а также принцип взаимодействия и сотрудничества по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления.

3. Предложена классификация форм деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма по следующим основаниям: по отношению к субъектам, участвующим в дорожном движении (формы общей профилактики, где информация доводится до неограниченного круга лиц, и индивидуальные, направленные на определенную категорию лиц); по характеру задач, стоящих перед ОВД, по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма (информационные, воспитательные и организационные формы); в зависимости от участия субъектов, заинтересованных в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (формы, реализуемые во взаимодействии с заинтересованными субъектами и реализуемые без взаимодействия с таковыми). Предложенная классификация может быть использована для целей совершенствования законодательства,

устанавливающего компетенцию ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, и повышения эффективности их деятельности в данном направлении.

4. Аргументировано введение административной ответственности за повторное нарушение требований к перевозке детей в детских удерживающих устройствах в соответствии с установленными правилами дорожного движения. Практическая реализация этого самостоятельного состава административного правонарушения будет иметь превентивное значение, создавая реальную возможность применения наказания для водителей, неоднократно нарушающих установленные правила перевозки детей, а также будет стимулировать участников дорожного движения к законопослушному поведению на дорогах.

5. С целью успешной реализации профилактической функции, осуществляемой полицией, обосновывается необходимость взаимодействия некоммерческих организаций и органов внутренних дел в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, которое будет способствовать решению стратегически важной задачи, стоящей перед государством, по сохранению жизни и здоровья детей. Реализация такого взаимодействия возможна в форме партнерских отношений, где институты гражданского общества выступают инструментом профилактического воздействия на общественные отношения в исследуемой области, обеспечивая процесс необходимого влияния на сознание несовершеннолетних участников дорожного движения.

6. Выявлена необходимость проведения мониторинга состояния защищенности прав ребенка как участника дорожного движения посредством статистического наблюдения за количеством протоколов и постановлений об административных правонарушениях в области дорожного движения с участием несовершеннолетних. Это позволит сотрудникам Госавтоинспекции должным образом планировать профилактические

мероприятия, направленные на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

7. В целях совершенствования административного законодательства в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма предложено установить обязанность водителя механического транспортного средства, перевозящего несовершеннолетнего в возрасте до 16 лет, размещать на стекле автомобиля опознавательный знак «Ребенок в машине» и ввести административную ответственность за неисполнение этой обязанности.

8. Выдвинуто предложение о совершенствовании полномочий Госавтоинспекции посредством нормативного закрепления обязанности участия в совместной деятельности с государственными и негосударственными органами и организациями в сфере образования по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и реализации профилактических, информационных, воспитательных мероприятий, направленных на снижение фактов дорожно-транспортных происшествий с участием детей и минимизацию негативных последствий от них.

Теоретическая значимость диссертации определяется тем, что:

– *доказаны* положения, расширяющие научные представления о компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации;

– *представлена* система принципов реализации деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;

– *раскрыты* особенности применения норм административного права в части, касающейся обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения;

– *введена* в научный оборот авторская формулировка дефиниции предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;

– *изложены* положения, затрагивающие полномочия органов и должностных лиц, осуществляющих производство по делам об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения;

– *подвергнуты анализу* отдельные составы административных правонарушений и положения ведомственных нормативных правовых актов в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Практическая значимость диссертации обусловлена тем, что ее результаты могут быть использованы в законопроектной работе по внесению изменений и дополнений в законодательство, направленных на повышение эффективности деятельности Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, на совершенствование нормативно-правовой регламентации административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также в законодательство, нормами которого регулируется взаимодействие в вопросах предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма между структурными подразделениями Госавтоинспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации, средствами массовой информации и общественными объединениями.

Изложенные в исследовании положения, научно-практические выводы и предложения могут быть использованы в процессе преподавания учебных курсов «Административное право» и «Административная деятельность органов внутренних дел» в юридических вузах и на юридических факультетах, а также в процессе подготовки учебно-методических и практических пособий для сотрудников полиции, в частности для сотрудников Госавтоинспекции.

Апробация результатов исследования проведена в следующих формах:

– обсуждение и одобрение работы на заседаниях кафедры административного и муниципального права имени профессора Василия

Михайловича Манохина ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия»;

– опубликование основных научных идей по тематике диссертационного исследования в периодических изданиях и сборниках научных трудов, включая российские рецензируемые научные журналы, рекомендованные Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации;

– участие в научно-практических конференциях (Международная научно-практическая конференция «Публичная власть: реальность и перспективы: V Ежегодные Саратовские административно-правовые чтения» памяти Василия Михайловича Манохина (Саратов, 20–21 сентября 2019 г.); Всероссийская научно-практическая конференция «Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика» (Орел, 21 ноября 2019 г.); Всероссийская научно-практическая конференция «Публичная власть в современной России: проблемы и перспективы» (Саратов, 4 декабря 2020 г.); Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права» (Сорокинские чтения) (Санкт-Петербург, 26 марта 2021 г.); научно-практическая конференция «Безопасность дорожного движения в контексте национальной политики Российской Федерации» (Москва, 15 мая 2021 г.); Международная научно-практическая конференция памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки РСФСР Василия Михайловича Манохина (VII Саратовские административно-правовые чтения) (Саратов, 8 июня 2021 г.); Международный научно-практический круглый стол «Регулирование публичной власти в условиях современных реалий» памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации Николая Михайловича Кони́на (Саратов, 7 октября 2022 г.); Международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения:

состояние, проблемы, пути совершенствования» (Орел, 20–21 апреля 2023 г.); Международная научно-практическая конференция «Публичная власть в современной России: проблемы и перспективы» (Саратов, 6 июня 2024 г.).

Структура диссертации определяется выявленной проблематикой, объектом, предметом, а также поставленными задачами, логикой и целью исследования и представлена введением, двумя главами, объединяющими семь параграфов, заключением и библиографическим списком использованных источников.

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЛАСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В РФ

1.1. Понятие компетенции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации, ее структура

Термин «компетенция» может использоваться как по отношению к определенному кругу субъектов публичного права, а именно определять предмет ведения органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, так и по отношению к субъектам частного права, характеризуя полномочия отдельно взятых субъектов правовых отношений.

Говоря о компетенции государственных органов, мы имеем в виду содержание и правовую регламентацию управленческой деятельности. Это объяснимо, так как компетенция государственных органов состоит из объема тех вопросов, для решения которых этот управленческий аппарат был создан.

Например, по мнению С.С. Алексеева, компетенция – это «общие возможности государственных органов совершать властные действия. В свою очередь, А.В. Венедиктов полагал, что понятия «компетенция» и «правоспособность» тождественны¹. Думается, что данная позиция не является верной, так как понятие правоспособности является характерным для различных отраслей права. Например, возникновение гражданской правоспособности зависит от волеизъявления самого субъекта, а компетенция государственного органа регулируется нормативными документами и не зависит от его желания.

В первую очередь наличие компетенции у определенного государственного органа устанавливает границы между ним и другими

¹ См.: Венедиктов А.В. Государственная социалистическая собственность. М., 1948. С. 840.

государственными органами, обладающими отдельными полномочиями и призванными осуществлять свою деятельность с целью решения задач, стоящих перед государством. Таким образом, компетенция позволяет индивидуализировать определенный государственный орган среди остальных органов государственной власти.

Определение сущности понятия компетенции государственного органа возможно при обращении к ее содержанию, так как природа происхождения, процессы развития собственно понятия и содержания компетенции органов управления обусловлены историческим развитием общества и государства. В понимании структуры компетенции государственного органа наличествует несколько подходов.

Представители первого подхода считают, что в компетенцию входят только права и обязанности. Законодательно структура компетенции была закреплена в Законе СССР от 9 апреля 1990 года № 1417-1 «Об общих началах местного самоуправления и местного хозяйства в СССР»¹. В данном нормативном документе структура компетенции включала в себя права, обязанности и направления деятельности.

Позже компетенция органа государственной власти была определена законодателем как «совокупность полномочий органа государственной власти по предметам ведения, установленным Конституцией Российской Федерации и принятым в соответствии с Конституцией Российской Федерации конституциями (уставами) субъектов Российской Федерации»², что ведет к пониманию того, что в период действия этого нормативного правового акта компетенция государственного органа рассматривалась в виде совокупности прав и обязанностей, то есть была ограничена. Так, Ю.А. Тихомировым компетенция определяется как «комплекс легально

¹ См.: Закон СССР от 09.04.1990 № 1417-1 «Об общих началах местного самоуправления и местного хозяйства в СССР» // Свод законов СССР. 1990. Т. 1. С. 267.

² Федеральный закон от 24.06.1999 № 119-ФЗ «О принципах и порядке разграничения предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти субъектов Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 26, ст. 3176.

установленных способов осуществления публичных функций»¹, «возложенный законно на уполномоченный субъект объем публичных дел»². При этом, по мнению Ю.А. Тихомирова государственно-властные полномочия - это «обеспеченное законом ориентирующее требование уполномоченного субъекта определенного поведения и действий, обращенное к физическим и юридическим лицам»³, для которого, по мнению Эмиха, В.В. Тихомировым Ю.А были выделены одновременно «такие его признаки, как наличие уполномоченного субъекта, реализующего государственные интересы; издание облеченных в правовую форму велений (требований), обращенных к другой стороне публично-властных отношений; обеспечение выполнения велений мерами принуждения, воспитания, поощрения; обеспечение властного полномочия законом»⁴.

Представленные интерпретации являются обоснованием для утверждения, что права и обязанности органа управления, а именно их наличие, а также нормативное закрепление, и являются собой объем публичных дел. Данное понимание содержания компетенции говорит о значительном объеме, занимаемом среди норм правового акта, устанавливающих статус конкретного государственного органа.

С точки зрения А.В. Мицкевича, содержание компетенции государственных органов «состоит в наличии определенных возможностей порождать, изменять и прекращать права и обязанности для других лиц и организаций» и включает возможность осуществлять все способы руководства обществом в общеобязательных формах»⁵.

То есть автор считает, что права и обязанности государственного органа должны обязательно носить государственно-властный характер.

¹ Тихомиров Ю.А. Теория компетенции // Журнал российского права. 2000. № 10. С. 24.

² Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс. М., 2001. С. 157.

³ Тихомиров Ю.А. Публичное право: учебник. М., 1996. С. 138.

⁴ Эмих В.В. Понятие компетенции государственного органа в современном российском праве // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. 2010. Вып. 10. С. 378-393.

⁵ Мицкевич А.В. Субъекты советского права. М., 1962. С. 124-125.

Представляется, что наличие властности как обязательного признака характеристики понятия компетенции государственных органов не совсем верно, так как в таком случае издаваемые государственным органом нормативные правовые акты должны отражать в своем содержании право принимающего органа на применение мер принуждения в случае его неисполнения. Такое мнение разделяет ряд ученых, (например, Югов А.А.), включающих в содержание государственно-властного полномочия три элемента: право принимать обязательные для исполнения нормативные правовые акты; наличие самостоятельной материальной базы в виде части государственной собственности; возможность применения не только убеждения, но и принуждения¹.

Существует и второй подход к определению понятия «компетенция», сторонники которого включают в него не только права и обязанности государственного органа.

Так, И.Л. Бачило считала, что компетенция является единым понятием, состоящим из правомочий органов и участников государственного управления в сфере производства, хозяйства и организации самого управления. Автор рассматривала понятие «компетенция» с точки зрения правовой категории, которая состоит из совокупности прав и обязанностей, и с точки зрения научно-практической категории (в этом случае она включает такие элементы, как цели, задачи, функции, полномочия органа)².

«Компетенция органа исполнительной власти – это четко ограниченный круг задач, отведенный органу в соответствии с направлением его деятельности, а также круг полномочий совершать определенного вида властные действия исполнительно-распорядительного и

¹ Эмих В.В. Понятие компетенции государственного органа в современном российском праве // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. 2010. Вып. 10. С. 380.

² См.: Бачило И.Л. Функции органов управления. М., 1976. С. 45.

нормоустановительного характера¹», – такого мнения придерживалась Ц.А. Ямпольская. Автор рассматривает компетенцию как «точно определенный, в зависимости от назначения органа, круг подведомственных ему вопросов с соответствующим объемом прав и обязанностей, необходимых для их решения»².

С ней соглашается и В.А. Юсупов, указывая, что компетенция органа исполнительной власти должна формулироваться с учетом задач, которые необходимо решать органу в зависимости от его роли в системе и в соответствии с потребностями объекта управления³.

О.Е. Кутафин, К.Ф. Шеремет в понятие компетенции включают предметы ведения, общественные отношения и управляемые объекты⁴.

Позиция В.М. Манохина⁵, Н.М. Кониная⁶, А.Ю. Якимова⁷ такова, что в структуру компетенции входит совокупность функций органа, его прав, обязанностей, основных форм и методов работы.

При этом в соответствии со словарем С.И. Ожегова полномочия – это официально предоставленные кому-либо права на осуществление определенной деятельности, ведение дел⁸.

Таким образом, по общепринятому правилу термин «полномочия» применяется для характеристики прав и обязанностей какого-либо органа, должностного лица, охватывая совокупность его прав и обязанностей⁹. Представляется, что, опираясь лишь на лексическое значение слова

¹ Ямпольская Ц.А. Субъекты советского административного права: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1958. С. 11.

² Ямпольская Ц.А. Научные основы государственного управления в СССР. М., 1968. С. 54.

³ См.: Юсупов В.А. Научная организация исполнительной власти: учебное пособие, 2003. С. 87.

⁴ См.: Кутафин О.Е., Шеремет К.Ф. Компетенция местных Советов. М., 1986. С. 23.

⁵ См.: Манохин В.М. Советское административное право: курс лекций. Часть особенная. Вып. 2. Саратов, 1968. С. 68.

⁶ Конин Н.М. Российское административное право. Общая часть: курс лекций. Саратов, 2001. С. 326.

⁷ См.: Якимов А.Ю. Статус субъекта административной юрисдикции // Государство и право. 1996. № 8. С. 106.

⁸ См.: Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 1993. С. 121.

⁹ См.: Авакьян С.А. Правовое регулирование деятельности Советов. М., 1980. С. 22.

«полномочия», обозначающее последнее как совокупность прав и обязанностей государственного органа или должностного лица, рассматривать понятие компетенции в таком ракурсе не совсем верно из-за отсутствия указания на четкие границы этих полномочий, а также сферу деятельности конкретного государственного органа и ее направления.

Следует согласиться с мнением Л.А. Григоряна, по утверждению которого полномочия сами по себе, без их применения к решению определенного круга вопросов, не могут существовать¹.

Поэтому целесообразно рассматривать «предмет ведения» в качестве элемента компетенции государственного органа наряду с его правами и обязанностями, так как в нем отражается характеристика сферы деятельности этого органа и границы его полномочий, необходимые для решения задач, поставленных государством.

Ряд ученых-административистов также придерживается аналогичного мнения, обосновывая его в научных публикациях.

Так, И. Н. Кузнецов писал, что «следует признать недостаточным определение компетенции лишь в качестве совокупности полномочий органа или совокупности его прав и обязанностей»².

В свою очередь В.К. Мамутов акцентировал внимание на том, что «понятием компетенции охватываются права и обязанности предприятия, возложенные на него законодательством как на орган государственного управления. Эти права и обязанности, являясь, как правило, общими для всех государственных органов, относимых к числу предприятий, возникают в силу самого факта образования предприятия, а не из сделок, являющихся основанием для возникновения гражданских прав. Осуществление этих прав и обязанностей, как правило, не находится в прямой зависимости от волеизъявления других госорганов»³.

¹ См.: Григорян Л.А. Народовластие в СССР. М., 1972. С. 25.

² Кузнецов Н.И. Компетенция высших органов власти и управления СССР. М., 1969. С. 14.

³ Мамутов В.К. О соотношении понятий компетенции и правоспособности государственных хозяйственных органов // Правоведение. 1965. № 4. С. 58.

В различное время в структуру компетенции наряду с правами и обязанностями государственного органа включали предмет ведения и Ц.А. Ямпольская¹, К.Ф. Шеремет², В.В. Эмих³.

Некоторые ученые, занимающиеся изучением деятельности органов местного самоуправления, делают выводы о том, что полномочия этих органов представляют собой совокупность прав и обязанностей, направленных на решение вопросов местного значения. Эти вопросы представляют собой предметы ведения органа местного самоуправления, закрепленные законом⁴.

Отдельные авторы включают в понятие «компетенция» наряду с полномочиями и предметом ведения другие элементы, определяющие ее содержание. Так, по мнению Д.А. Ковачева, компетенция государственного органа – это юридически предоставленные ему права на решение определенного круга вопросов и на издание определенных видов правовых актов, устанавливающих место данного органа в системе государственных органов, реализуемых им самостоятельно⁵. Как видно из определения, автор включает в понятие «компетенция» не только полномочия, предмет ведения государственного органа, но и определенный круг задач, свойственный только этому органу управления.

Учитывая, что любой государственный орган создается в целях регулирования общественных отношений в конкретной сфере и решения задач, способствующих достижению этих целей, то следует согласиться с

¹ См.: Ямпольская Ц.А. Органы советского государственного управления в современный период. М., 1954. С. 17-18.

² См.: Шеремет К.Ф. Вопросы компетенции местных советов // Советское государство и право. 1965. № 4. С. 23.

³ См.: Эмих В.В. Понятие компетенции государственного органа в современном Российском праве // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. 2010. Вып. 10. С. 387.

⁴ См., например: Аржанов В.В. Разграничение полномочий и предметов ведения государства и местного самоуправления как механизм укрепления законности // Местное право. 2011. № 10. С. 65.

⁵ См.: Ковачев Д.А. Функция, задачи, компетенция и правоспособность государственного органа // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 1985. № 4. С. 45.

высказанным мнением. В свою очередь, наличие задач, поставленных перед государственным органом, потребует детерминации функций в виде определения направлений деятельности, ее форм и методов, как способов решения основных задач.

То есть, при условии, что предмет ведения представляет собой «сферу общественных отношений, в границах которой действует орган государства»¹, то функцию следует рассматривать в качестве отдельных направлений деятельности, для реализации которых и создан государственный орган.

По мнению И.Л. Бачило, «функции органа управления – это комплекс взаимосвязанных, определенных в статусе органа управления и основанных на непрерывном обмене информацией организационно-правовых воздействий органа, его структурных подразделений, служащих, которые обеспечивают объекты управления политической, экономической, методической ориентацией, материальными, техническими, трудовыми и другими ресурсами, направленными на достижение целей, стоящих перед системой управления в целом»².

Если обратиться к современным подходам к определению понятия «компетенция», то, по мнению О.Н. Колесовой, «это легально закрепленные полномочия субъекта управленческой деятельности по осуществлению им публичных функций в определенной сфере общественных отношений»³.

По мнению С.Р. Течиева, «компетенцию государственного органа можно определить, как способность и обязанность государственного органа вступать в правоотношения в целях осуществления возложенных на него

¹ Лазарев Б.М. О компетенции органа государственного управления // Советское государство и право. 1964. № 9. С. 48.

² Бачило И.Л. Функции органов управления (правовые проблемы оформления и реализации). М., 1976. С. 43.

³ Колесова О.Н. Компетенция субъекта Российской Федерации как участника земельных правоотношений: правовая природа, понятие и признаки // Вопросы экономики и права. 2016. № 8. С. 11.

функций посредством реализации (наполнения конкретным содержанием) предоставленных ему полномочий»¹.

В.В. Эмих полагает, что «компетенция государственного органа представляет собой нормативно закрепленную систему направленных на осуществление функций государства государственно-властных и иных полномочий и публичных прав государственного органа, которые необходимы для воздействия на общественные отношения, составляющие предметы его ведения»².

В связи с чем, в научной литературе существуют различные позиции по поводу определения содержания и структурных элементов, которые входят в компетенцию государственного органа. Результаты проведенного анализа мнений ученых позволили выделить несколько групп.

В первую группу ученых включены те, которые считают, что компетенцию государственного органа составляют только права и обязанности (Ю.А. Тихомиров³, А.В. Мицкевич⁴, А.А. Югов⁵, А.В. Венедиктов⁶).

Вторая группа ученых полагает, что элементами компетенции также являются задачи, функции, формы и методы осуществления деятельности государственного органа (В.М. Манохин⁷, Н.М. Конин⁸, А.Ю. Соколов¹,

¹ Течиев С.Р. Понятие компетенции государственного органа // Пробелы в российском законодательстве. 2008. № 2. С. 418.

² Эмих В.В. Понятие компетенции государственного органа в современном российском праве // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. 2010. Вып. 10. С. 391.

³ См.: Тихомиров Ю.А. Динамика компетенций публичных органов в нормальных и критических ситуациях // Журнал российского права. 2021. Т. 25, № 3. С. 5-16.

⁴ Мицкевич А.В. Субъекты советского права. М., 1962. С. 214.

⁵ Югов А.А. Органы публичной власти в свете конституционной реформы - 2020: понятие и основные признаки // Конституционное и муниципальное право. 2021. № 6. С. 3-9.

⁶ Венедиктов А.В. Государственная социалистическая собственность. М.: Юриздат, 1948. С. 613.

⁷ Манохин В.М. Совместное ведение Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в условиях изменяющейся России: административно-правовой аспект. Саратов, 2009. 183 с.

⁸ Конин Н.М. К вопросу о понятии и содержании государственного управления // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2012. № 2 (84). С. 159-163; Конин Н.М. Административное право России: учебник. М., 2010. С. 324.

О.А. Лакаев², И.Л. Бачило³, Ю.Н. Старилов⁴, Б.В. Россинский⁵,
Ц.А. Ямпольская⁶, В.А. Юсупов⁷, О.Е. Кутафин, К.Ф. Шеремет⁸,
Б.М. Лазарев⁹, В.С. Пронина¹⁰, И.Н. Кузнецов¹¹, А.Д. Ковалев¹²).

В разнообразии мнений ученых по вопросу определения понятия и структуры компетенции государственного органа нет единого понимания по этому вопросу. Каждое мнение имеет место, однако при формировании собственного взгляда на предмет исследования необходимо учитывать специфику деятельности органа государственной власти.

Министерство внутренних дел Российской Федерации, как особый государственный аппарат, призвано решать широкий спектр общественных проблем (защита человека, общества и государства от преступных посягательств, обеспечение правопорядка) и наделено для этого

¹ Соколов А.Ю. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. М., 2015. 320 с.

² Лакаев О. А. Вопросы наделения административно-деликтными законами субъектов РФ сотрудников полиции полномочиями составлять протоколы об административных правонарушениях // Публичная власть: реальность и перспективы: сборник научных трудов (по материалам ежегодной заочной Международной научно-практической конференции, Саратов, 18.11.2014) / Саратовская государственная юридическая академия. Саратов, 2014. С. 36-39.

³ Бачило И.Л., Шмаков М.А. О трансформации институтов «государство» и «право» в информационном обществе // Государство и право. 2017. № 11. С. 81-88.

⁴ Старилов Ю.Н. Государственная служба и служебное право: учеб. пособие. М., 2015. 239 с.

⁵ Россинский Б.В. О разграничении компетенции Российской Федерации и ее субъектов в области укрепления административной ответственности // Журнал российского права. 2001. № 7. С. 15.

⁶ Ямпольская Ц.А. Субъекты советского административного права: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1957. 38 с.

⁷ Юсупов В.А. Современная организация государственного управления промышленным производством в СССР // Юсупов В.А. Труды по административному праву: в 3 т. М., 2011. Т. 1. С. 14.

⁸ Кутафин О.Е., Шеремет К.Ф. Компетенция местных Советов. М., 1986.

⁹ Лазарев Б.М. Компетенция органов управления. М., 1972. 280 с.

¹⁰ Пронина В.С. Конституционный статус органов межотраслевого управления. М., 1981. 158 с.

¹¹ Кузнецов И.Н. Компетенция высших органов власти и управления СССР / Всесоюз. науч.-исслед. ин-т советского законодательства. М., 1969. 246 с.

¹² Ковалев А.Д. Функции, задача, компетенция и правоспособность государственного органа // Правоведение. 1995. № 4. С. 43.

соответствующей компетенцией¹. Например, органы внутренних дел относятся к тем государственным органам, в структуру которых входят подразделения, призванные бороться с преступностью (подразделения полиции), и подразделения, осуществляющие обеспечительные функции (кадровые, финансовые, тыловые). «В состав органов внутренних дел входят: центральный аппарат МВД России, территориальные органы МВД России, образовательные, научные, медицинские (в том числе санаторно-курортные) организации системы МВД России, окружные управления материально-технического снабжения системы МВД России, заграничный аппарат МВД России, организации культуры, физкультурно-спортивные организации, редакции печатных и электронных средств массовой информации, а также иные организации и подразделения, созданные для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел»².

Основным нормативным правовым документом, регламентирующим полномочия полиции, направления ее деятельности, то есть функции, является Федеральный закон «О полиции», согласно которому в основные направления деятельности полиции включены такие меры, как предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений, обеспечение безопасности дорожного движения³.

К тому же, «полиция в пределах своих полномочий содействует государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям в обеспечении защиты прав и свобод граждан, соблюдения законности и правопорядка, а также оказывает поддержку развитию граждан-

¹ Кононов А.М., Иващук А.В. Проявление экстерриториальности в управлении органами внутренних дел // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 4. С. 188.

² П. 14 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Рос. Федерации от 21.12.2016 № 699 (ред. от 05.02.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 52 (Часть V), ст. 7614; 2023. № 30, ст. 5672.

³ Ст. 2 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

ских инициатив в сфере предупреждения правонарушений и обеспечения правопорядка»¹.

«В соответствии с Приказом МВД России «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России»² основным подразделением полиции, в компетенцию которого входит реализация функции по предупреждению дорожно-транспортного травматизма, является Госавтоинспекция, а именно подразделения пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции. Эти подразделения созданы для непосредственного осуществления деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма»³. При этом необходимо отметить, что до настоящего времени в нормативных источниках понятия «предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма» не закреплено. Однако, безусловно, эта деятельность, осуществляемая специальными субъектами, многогранна по своей сути и необходима для решения задач, стоящих перед государством. Сотрудники подразделений пропаганды безопасности дорожного движения имеют право вести работу как непосредственно с детьми, их родителями, так и опосредованно, то есть, привлекая учителей, социальных педагогов, психологов, представителей средств массовой информации, сотрудников медицинских учреждений и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» устанавливает в этой сфере и полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, к которым относятся мероприятия по обеспечению безопасности дорожного

¹ П. 3 ст. 10 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

² См.: Приказ МВД России от 30.04.2011 № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России» (ред. от 19.05.2014). Доступ из справ.-правовой системы Страс «Юрист».

³ Афонина Е.Г. Компетенция Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в рамках взаимодействия с заинтересованными субъектами // Научный Вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2. С. 22-29.

движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая осуществление мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма¹. Таким образом, Госавтоинспекция взаимодействует с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации по данной проблеме².

Кроме того, Госавтоинспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм (далее – нормативные правовые акты) по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства³.

Таким образом, предметом ведения Госавтоинспекции является сфера общественных отношений, в рамках которых она реализует функцию по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма⁴.

¹ См.: ст. 6 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

² Афонина Е.Г. Компетенция Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в рамках взаимодействия с заинтересованными субъектами // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2. С. 22-29.

³ См.: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2023. № 8, ст. 1315.

⁴ Афонина Е.Г. Компетенция Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в рамках взаимодействия с заинтересованными субъектами // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2. С. 22-29.

Исходя из вышеизложенного, определим, что под предупреждением детского дорожно-транспортного травматизма можно понимать целенаправленную системную межведомственную деятельность органов государственной власти и местного самоуправления во взаимодействии с общественностью по выявлению, устранению причин и условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий с участием детей.

На протяжении не одного десятка лет проблемы, связанные с детским дорожно-транспортным травматизмом как социальным явлением¹, а также рассмотрение его сущности и основных признаков, являются предметом обсуждения в общественных кругах различного уровня. Интерес к обозначенной выше проблеме проявляют ученые разных областей знаний, как относящихся к философии, социологии, педагогике, медицине, так и к юриспруденции.

Если обратиться к педагогическим исследованиям, связанным с проблемами возникновения детского дорожно-транспортного травматизма, то следует принять во внимание мнение, высказанное М.Л. Форштатом, которым было предложено рассматривать детским дорожно-транспортным травматизмом все случаи повреждений у детей, нанесенные им наружными и внутренними частями движущегося транспорта в условиях и местах (улица, дорога, магистраль, двор и т. д.), требующих соблюдения правил дорожного движения участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, велосипедистами и пассажирами)². В данном случае детский травматизм³ рассмотрен только с позиции места получения травмы ребенком и предмета, ставшего причиной ее получения.

Таким образом, возникает необходимость предложить еще и термин

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Форштат М. Опасная тенденция: детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня // Основы безопасности жизнедеятельности. 2006. № 3. С. 34.

³ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

«детский дорожно-транспортный травматизм». Поскольку в семантическом понимании термины «дорожно-транспортный травматизм» и «детский дорожно-транспортный травматизм» можно соотнести как общее и частное. Более того, в реализации профилактики безопасности дорожного движения, в широком понимании, фактически могут быть задействованы практически любые подразделения полиции, а не только Государственная инспекция безопасности дорожного движения. Поскольку приоритетной задачей в ФЗ «О полиции» отмечена защита жизни и здоровья гражданина. Данный принцип бесспорно коррелирует с предписаниями Конституции РФ, где основной ценностью отмечен «человек, его права и свободы».

С.И. Ожегов отмечает, что травматизм – «наличие травм». Т.Ф. Ефремова трактует данную категорию, как «совокупность травм, возникших у определенной группы лиц за некоторый период времени»³. Медицинская трактовка рассматриваемого понятия, представлена следующим образом: «совокупность травм, возникших в определенной группе населения за определенный отрезок времени»¹.

На основе изложенных определений, видится следующая трактовка «детского дорожно-транспортного травматизма» - определенная общность отношений в социуме, регулируемых различными нормативными предписаниями, которая возникает в период причинения несовершеннолетнему травмы, различной степени тяжести, поскольку он являлся участником дорожного движения. Данное определение, по нашему мнению, следует закрепить в нормативном правовом акте ведомственного уровня, к примеру, в разделе I статье 4 Приказа МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

Относительно термина «дорожно-транспортный травматизм», представляется уместным, использовать тождественный подход в толковании, с учетом того, что субъект, который получил травму является совершеннолетним лицом.

Поскольку, во-первых, формулировки «несовершеннолетний» и «ребенок» согласно законодательству РФ, являются синонимами. Во-вторых, совершеннолетний гражданин в силу имеющегося у него фактического опыта и знаний может самостоятельно оценить уровень опасности дорожного движения и принимает на себя все риски являясь его непосредственным участником, в отличии от несовершеннолетнего гражданина. В-третьих, нормотворцем заранее предусмотрено и прослеживается в реализованных и готовящихся законодательных инициативах приоритетное направление деятельности исполнительных органов власти, как защита детства и юношества, а также создание благоприятных условий для жизни и развития ребенка.

Сущность детского дорожно-транспортного травматизма сводится в широком понимании к получению несовершеннолетним участником движения травм различной степени тяжести, таким образом возможно их классифицировать на четыре основные категории, при этом не разделяется был ли ребенок активным участником движения (управлял мотоциклом, мопедом, велосипедом, был пешеходом), или пассивным (являлся пассажиром автомобиля, автобуса, троллейбуса и т.д.).

К первой категории относятся факты получения несовершеннолетним легкой травмы, следовательно, в данную группу будут включены телесные повреждения, которые могут быть излечены амбулаторно, либо вообще не требуют медицинского лечения (синяки, ссадины). Вторая категория, получение телесных повреждений средней степени тяжести, то есть после получения травмы необходим стационар (переломы костей опорно-двигательного аппарата, изолированные сотрясения головного мозга, не сопровождающиеся «криз» состоянием у пострадавшего). Третья категория, тяжелые повреждения, которые могут угрожать жизни несовершеннолетнего, к данной катего-

рии относятся сложные повреждения, требующие обязательного медицинского вмешательства (переломы костей опорно-двигательного аппарата, которые сопровождаются шоковым состоянием, ушибы головного мозга с широким перечнем повреждений различных локализаций). Четвертая группа, получение несовершеннолетним травм не совместимых с жизнью. При этом смерть считается причинной в результате дорожно-транспортного происшествия как в первые сутки после причинения повреждений, так и в течении 30 суток после.

Механика получения всех перечисленных травм достаточно разнообразна, например, это может быть столкновение, опрокидывание транспортного средства любой категории, наезд на стоящее транспортное средство, либо препятствие, падение несовершеннолетнего пассажира или ребенка-велосипедиста, и некоторые другие. В рамках изучения причин детского дорожно-транспортного травматизма необходимо отметить одну из центральных причин данного явления, а именно не соблюдение участниками дорожного движения установленных правил и норм в сфере обеспечения безопасности. Например, несовершеннолетний самостоятельно пересекает проезжую часть в неустановленном месте, таким образом, нарушает определенные нормативные предписания и подвергает угрозе как лично себя, так и остальных участников дорожного движения. Если рассматривать ситуацию, когда ребенок является пассивным участником дорожного движения (является пассажиром), то возможно в отношении него водителем не предприняты все необходимые и установленные меры безопасности. Так может отсутствовать детское удерживающее устройство, ребенок может занять не предусмотренное для его биологического возраста место в автомобиле (кресло переднего пассажира), или водитель не потребует от него использовать во время движения ремень безопасности и некоторые другие.

Проведенный анализ факторов получения несовершеннолетними участниками дорожного движения различных повреждений и травм позволяет, в широком смысле, заключить, что существующая в настоящее время санк-

ционная концепция законодателя в отношении лиц, допустивших совершение правонарушения в области дорожного движения, в результате которого причинен вред, нуждается в определенной коррекции.

Видится, что сложившаяся в 2007 году в России полемика относительно необходимости использования детского кресла в случае перевозки ребенка до определенного биологического возраста (7 лет, ст. 22.9 Постановления Правительства РФ № 1090) постепенно уходит от концепции «нормативной уловки, направленной на получение денежных средств от автомобилистов».

В настоящее время, данная законодательная новелла конечно не бесспорна, однако сам факт наличия детского кресла уже не вызывает таких негативных тенденций. В настоящее время активно обсуждается вопрос о качестве данных изделий, их стоимости и практическом уровне обеспечения безопасности в случае дорожно-транспортного происшествия. Рассматриваемая статья Постановления Правительства РФ подкрепляется нормой КоАП РФ (ч. 3 ст. 12.23). Установленная за данное правонарушение санкция – это штраф (на физических лиц 3000 рублей, на должностных 25000 рублей, на юридических 100000 рублей). Формально-логический анализ данной правовой конструкции показывает два перспективных направления развития нормы, так без внимания законодателя остался вопрос нарушения правил перевозки детей, повлекшие вред, но не образующие при этом состав уголовного преступления.

Вторым актуальным направлением является размер обозначенной санкции в 3000 тысячи рублей. Анализ коммерческих предложений с использованием электронных торговых площадок «market.yandex», «ozon» и некоторых других показывает, что наиболее качественный сегмент данной группы товаров, не премиального класса, имеет ценовой диапазон от 8000 до 12000 рублей.

Следовательно, такая конструкция правовой нормы в некотором роде провоцирует недобросовестного водителя на уплату штрафа, нежели покупку данного устройства. Следовательно, в рамках предложений по изменению дей-

ствующего законодательства предлагаем часть 3 статьи 12.23 КоАП РФ изложить в следующей редакции: Статья 12.23 «Нарушение правил перевозки людей»

«...3. Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения, - влечет наложение административного штрафа на водителя в размере восьми тысяч рублей; на должностных лиц - двадцати пяти тысяч рублей; на юридических лиц - ста тысяч рублей.

1.1. Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения, повлекшие причинение вреда здоровью несовершеннолетнего, но не образующие при этом состав уголовного преступления – влечет наложение административного штрафа на водителя в размере десяти тысяч рублей; на должностных лиц - тридцати тысяч рублей; на юридических лиц - ста тридцати тысяч рублей...».

Такое изменение конструкции нормы, устанавливающей ответственность за нарушение правил перевозки ребенка, будет иметь больший превентивный характер, соразмерно налагать ответственность на правонарушителя и охватывать больший объем противоправных действий, которые в настоящее время остались без внимания фактического правоприменителя, поскольку не обозначены в содержании нормы.

Кроме изложенного, необходимо отметить, что в большинстве развитых стран дорожно-транспортный травматизм рассматривается как главная причина смертности среди молодежи (включая детей) в возрасте до 29 лет, а, если исходить из прогнозов, то к 2030 году, ведущими причинами смертности в мире могут стать дорожно-транспортные происшествия¹. Несомненно, увеличение числа аварий, результатом которых стали травмы у детей, а также повлекших их смерть, оказывает негативное влияние на состояние об-

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ за 2019 год. URL: <https://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-regional-status-report-on-road-safety-2019> (дата обращения: 05.06.2023).

щественной и национальной безопасности страны¹. Ведь население формирует мнение в целом о деятельности государственных органов власти, и, в частности, об ОВД, во многом основываясь, в том числе, на состоянии сферы безопасности дорожного движения². Из чего следует, что предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма должно и нужно рассматривать как важную задачу, и государство имеет определенную потребность в ее эффективном решении. Для каждого государственного органа, так или иначе осуществляющего деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, определяется круг полномочий, в рамках которых они их реализуют. Так, подразделения Госавтоинспекции, органы исполнительной власти субъектов реализуют полномочия в рассматриваемой сфере, что предполагает разграничение и определение понятия «область предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма», под которым следует понимать область административно-правового регулирования, в которую входят общественные отношения, связанные с предупреждением правонарушений в сфере дорожного движения с участием детей и профилактикой травм, получаемых ими как участниками дорожного движения.

К тому же, для понимания компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма следует коснуться вопросов, связанных со структурными элементами компетенции Госавтоинспекции, в которую входят предметы ведения, характеризующие территориальную и предметную составляющие. Если говорить о территориальной составляющей, то пределы осуществления полномочий Госавтоинспекции ограничиваются территорией, на которой она осуществляет свою деятельность. Так, в субъектах Российской Федерации функционируют территориальные под-

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Ковальчук О.В. Противодействие административным правонарушениям в сфере дорожного движения: административно-деликтологический аспект (по материалам Дальневосточного федерального округа): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2020. С. 4.

разделения Госавтоинспекции, в районах и закрытых территориальных образованиях – отделы (отделения) Госавтоинспекции.

Следующим структурным элементом компетенции Госавтоинспекции являются полномочия, которые состоят из прав и обязанностей и при этом характеризуют меру возможного и должного поведения ее должностных лиц в процессе осуществления служебной деятельности. По мнению Б.М. Лазарева, полномочия субъекта государственного управления включают обязанность перед государством и право по отношению к управляемым объектам выполнять определенные задачи и функции¹.

Так, исходя из требований статьи 23.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях ОВД (полиция) обязаны рассматривать дела об административных правонарушениях, перечисленные в этой статье². В том числе субъектом, наделенным полномочиями по рассмотрению определенной категории дел в области дорожного движения, в соответствии со статьей 23.3 является начальник государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, начальник центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, командир полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместитель³. Таким образом, субъект управления вправе требовать исполнения положений законодательства в определенной области под угрозой применения мер принуждения, тем более, что принуждение есть целенаправленная деятельность субъекта подчинения; любая деятельность такого субъекта непосредственно обуславливается и направляется осознанной целью, которая как закон определяет способ и характер его дей-

¹ См.: Лазарев Б.М. Компетенция органов управления. М., 1972. С. 27.

² См.: ч. 1 ст. 23.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1; 2023. № 32 (часть I), ст. 6158.

³ См.: п. 5 ч. 2 ст. 23.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.04.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1; 2024. № 1, ст. 49.

ствий¹. Так, Госавтоинспекция в рамках реализации федерального государственного контроля (надзора) и специальных разрешительных функций² применяет меры административного принуждения в отношении граждан, юридических лиц, должностных лиц, при этом проверка осуществляется с точки зрения законности³, в том числе в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма⁴.

Исходя из изложенного, к основным признакам, характеризующим сущность компетенции ОВД в исследуемой области, можно отнести признак наличия прав и обязанностей, при этом они носят государственно-властный характер, и это придает особую важность тем задачам, которые стоят перед государственным органом. Определено, что основная нагрузка по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма ложится на подразделения Госавтоинспекции, функцией которых является Федеральный государственный контроль (надзор) в области обеспечения дорожного движения. Эффективность государственного управления обеспечивается средствами контроля и надзора, позволяющими выявлять недостатки и упущения в деятельности различных субъектов, наделенных полномочиями по решению вопросов в установленной сфере деятельности⁵.

При этом основной целью деятельности Госавтоинспекции в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма является ре-

¹ Максимов И.В. О классификации мер административного принуждения // Вестник Российской правовой академии. 2017. № 3. С. 11-15.

² См.: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2021. № 8, ст. 1315.

³ См.: Конин Н.М. Российское административное право. Общая часть: курс лекций. Саратов, 2001. С. 326.

⁴ Афонина Е.Г. Компетенция Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в рамках взаимодействия с заинтересованными субъектами // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2. С. 22-29.

⁵ Мартынов А.В. Контроль и надзор в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2022. № 11 (99). С. 51.

гулирование общественных отношений, предметом которых выступает профилактика травм, полученных детьми как участниками дорожного движения.

Таким образом, объединив представленные выше признаки, можно сделать вывод, что компетенция ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой совокупность государственно-властных полномочий (прав и обязанностей), осуществляемых Госавтоинспекцией при реализации функций федерального государственного контроля (надзора) и специальных разрешительных функций, а также при применении мер административного принуждения в целях решения задач в рамках общественных отношений, предметом которых выступает профилактика травм детей, участвующих в дорожном движении¹.

1.2. Принципы реализации полномочий органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

Рассмотрение и исследование компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма требует проведения анализа принципов деятельности как структурного элемента. На протяжении многих лет ученые исследуют правовую природу основополагающих принципов деятельности различных государственных органов. Основой правового регулирования общественных отношений, то есть фундаментом административно-правового регулирования является система основополагающих принципов².

¹ См.: Афолина Е.Г. Меры, способствующие предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: совершенствование правового регулирования // Гуманитарные и юридические исследования. 2022. Т. 9 (1). С. 96-102.

² Афолина Е.Г. К вопросу о принципах деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности // Наука. Мысль. 2016. № 9. С. 110-113.

Принципы права необходимы для регулирования общественных отношений, вырабатываются на основе сложившихся общественных мыслей и мировоззрения, сформировавшегося в государстве.

Так, С.С. Алексеев определяет принципы права как выраженные в праве исходные нормативно-руководящие начала, характеризующие его содержание, его основы, закрепленные в нем закономерности общественной жизни¹. С.А. Белоусов считает, что принципы и основные начала регулирования той или иной группы отношений устанавливает законодательство субъектов публичной власти, которые намеренно оставляют место для локального правотворчества².

Нельзя не согласиться и с мнением о том, что в совокупности с понятиями, категориями и законами принципы составляют фундамент любой науки, в том числе и правовой. Формируя и устанавливая основные начала регулирования, правовые принципы создают базовые условия и способность давать верное направление пониманию духа и буквы закона как в правотворчестве, так и в правоприменении³.

Ввиду того, что под принципом принято понимать основу какой-либо системы, при изучении принципов права необходимо обратиться к понятию системы. Слово «система» имеет греческие корни и в переводе на русский язык означает «целое», «составленное из частей»⁴. В философском понимании система – это «упорядоченное определенным образом множество элементов, взаимосвязанных между собой и образующих некоторое целостное единство»⁵; объединение некоторого разнообразия в единое и четко расчлененное целое, элементы которого по отношению к целому

¹ См.: Алексеев С.С. Общая теория права. М., 2008. С. 75.

² См.: Белоусов С.А. Система российского законодательства: трехуровневая вертикальная субординация // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. 2015. № 4. С. 425-431.

³ См.: Андриянов В.Н. Современные тенденции развития административного права: роль принципов // Вестник Академии энциклопедических наук. 2015. № 3 (20). С. 33-43.

⁴ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 1999. С. 719.

⁵ Садовский В.Н. Основания общей теории систем. М.: Наука, 1974. С. 40.

и другим частям занимают соответствующее им место¹. Принято считать, что система состоит из набора самостоятельных элементов, которые взаимодействуют между собой. Это подтверждается и мнением А.И. Аверьянова, который определил, что система «должна отражать подвижность, динамичность»² в отличие от структуры, которая характеризуется стабильностью и неподвижностью. При этом каждый элемент этой системы самостоятелен и наделен определенными свойствами, характерными только для него. Таким образом, принципы организации деятельности государственных органов необходимо рассматривать не с точки зрения характеристики отдельных принципов, образующих систему, а анализировать связь этих принципов между собой, тем самым определять значимость каждого в этой системе. Каждый принцип в ней занимает свое место и выполняет свою смысловую и деятельную нагрузку. Одновременно все принципы связаны между собой смысловыми общими идеями, которые настолько существенны, что без них невозможна полноценная реализация каждого принципа в отдельности. Данное обстоятельство подтверждает, что соблюдение принципов является комплексной задачей. В деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма выборочное соблюдение принципов недопустимо. Они действуют только как единое целое.

В теории права классификация принципов осуществляется по такому критерию, как объект регулирования. Согласно данному основанию принципы права традиционно подразделяются на две группы: организационные принципы и функциональные принципы³. Таким образом, с учетом изложенного представляется, что деятельность ОВД по

¹ См.: Философский словарь. Сокр. пер. с англ. / Под ред. д.ф.н. М.М. Розенталя. М., 1961. Философский энциклопедический словарь / гл. ред.: Л.Ф. Ильичев, П.Н. Федосеев, С.М. Ковалев, В.Г. Панов. М., 1983. С. 427.

² Аверьянов А.И. Системное познание мира. М., 1985. С. 51.

³ Ястребов О.А. Принципы законодательства об административных правонарушениях: вопросы совершенствования // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2015. № 8 (12). С. 148.

предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется на основе отдельных принципов, которые образуют двухуровневую систему. При несоблюдении хотя бы одного принципа из общей совокупности они как система перестанут действовать и роль оставшихся в определении сущности ключевых аспектов деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма будет качественно иной.

Так, *первый уровень* образуют универсальные принципы, то есть те, которые распространяют свое действие на любые общественные отношения, возникающие между субъектами в том числе сфере предупреждения детского дорожного травматизма. В свою очередь *второй уровень* системы образуют специальные принципы, которые призваны стать основой в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Представляется, что указанные принципы и есть система, так как уровни между собой объединены общей целью – предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма; при этом каждый из принципов является самостоятельным, индивидуальным элементом системы, которым должны руководствоваться субъекты, участвующие в деятельности по обеспечению безопасности детей в условиях дорожного движения. Ревизия принципов может проводиться только при наличии достаточных оснований и только с соблюдением предельной осмотрительности. Цена ошибок чрезвычайно высока, их вероятность должна быть сведена к нулю.

Таким образом, можно говорить о двухуровневой организованной системе принципов реализации полномочий ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Первый уровень системы образуют универсальные принципы организации деятельности ОВД. Деятельность ОВД, в частности полиции, основывается на общепринятых принципах Конституции Российской Федерации, отраженных в Федеральном законе от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» сформулированных следующим образом: соблюдение

и уважение прав и свобод человека и гражданина (ст. 5); законность (ст. 6); беспристрастность (ст. 7); открытость и публичность (ст. 8); общественное доверие и поддержка граждан (ст. 9); взаимодействие и сотрудничество (ст. 10); использование достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем (ст. 11)¹. По справедливому мнению Б.В. Россинского, определённые сложности возникают и при взаимодействии органов, относящихся к разным ветвям системы самой государственной власти. Так, анализ недостатков функционирования органов исполнительной власти показывает, что во многом они обусловлены отсутствием должных связей между ними и органами законодательной власти, другими государственными органами².

Принцип законности закреплён в статье 15 Конституции Российской Федерации, в которой говорится, что «органы государственной власти, органы местного самоуправления, должностные лица, граждане и их объединения обязаны соблюдать Конституцию Российской Федерации и законы»³.

Законность обеспечивается абсолютно всеми органами государственной власти и управления с помощью различных правовых и организационных средств⁴.

¹ См.: ст. 5-11 Федерального закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

² См.: Россинский Б.В. Государственное управление и публичная власть // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): сб. науч. тр. по матер. (Международ. науч.-практ. конф.), посвящённой памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения (Санкт-Петербург, 25.03.2022), 2022. С. 12-15.

³ П. 2 ст. 15 Конституции Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Федеральным конституционным законом «О поправках к Конституции Рос. Федерации» от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 №7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 №11-ФКЗ, от 14.03.2020 № 1-ФКЗ, от 04.10.2022 № 8-ФКЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 06.10.2022).

⁴ См.: Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы науки административного права. М., 2011. С. 6.

Административно-правовые отношения между ОВД (полицией) в лице сотрудников Госавтоинспекции и участниками дорожного движения возникают до наступления дорожно-транспортного происшествия или после него. В связи с этим принцип законности в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма имеет особую значимость, так как призван обеспечивать права наиболее уязвимых участников дорожного движения – детей.

Кроме того, случаями нарушения принципа законности должностными лицами считается несоблюдение или нарушение норм законодательства об административных правонарушениях, которое состоит из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях¹.

По мнению Ю.Н. Старилова, «принцип законности – важнейшее юридическое основание для применения государственного принуждения. Административное принуждение осуществляется в основном полицейскими и другими контролирующими и надзирающими органами, в задачи которых входит обеспечение общественного порядка, предотвращение правонарушений, защита общества от опасностей»².

В.Н. Кудрявцев считает, что «законность – это, прежде всего обеспечение и защита прав и свобод граждан со стороны государственных органов и должностных лиц»³.

Как подтверждение этому, принцип законности получил закрепление в Федеральном законе от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы

¹ См.: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.04.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1; 2024. № 1, ст. 49.

² Старилов Ю.Н. Законность как принцип в российском административном и административном процессуальном праве // Публичная власть: реальность и перспективы: сб. науч. тр. по матер. III ежегод. Саратовских административно-правовых чтений (Международ. науч.-практ. конф.) (Саратов, 28-29.09.2017) / Под ред. А.Ю. Соколова. Саратов, 2017. С. 21.

³ Кудрявцев В.Н. Законность: содержание и современное состояние // Журнал российского права. 1998. № 1. С. 7.

профилактики правонарушений в Российской Федерации»¹. При этом основная роль в решении задач по профилактике и предупреждению правонарушений в области дорожного движения принадлежит Госавтоинспекции, деятельность которой также строится на принципе законности². Соблюдение законности сотрудниками Госавтоинспекции и служебная дисциплина являются основными факторами, способствующими решению задач, стоящих перед ними. В частности, Госавтоинспекция в рамках обеспечения безопасности дорожного движения осуществляет реализацию такого направления деятельности, как пропаганда безопасности дорожного движения, ставя своей основной целью, наряду с профилактикой дорожно-транспортных происшествий, также и снижение тяжести их последствий. Основным нормативным правовым актом, регламентирующим деятельность Госавтоинспекции по пропаганде, является Приказ МВД России от 29 декабря 2018 года № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». В тексте данного ведомственного акта закрепляются основные принципы организации деятельности Госавтоинспекции, на которых базируется непосредственно это направление деятельности. Как такового принципа законности приказом не закреплено, но имеется принцип конкретности пропаганды безопасности дорожного движения, который выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия³. Любая практическая

¹ См.: Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 26 (часть I), ст. 3851.

² См.: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2023. № 8, ст. 1315.

³ См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

деятельность сотрудников полиции (Госавтоинспекции) должна быть законной, поэтому все конкретные действия, применяемые ими в рамках осуществления профилактики дорожно-транспортных происшествий, не должны противоречить Основному закону страны.

Таким образом, сотрудники полиции при осуществлении своих государственно-властных полномочий должны соблюдать принцип законности, охраняя права и свободы граждан как высшую государственную ценность.

Принцип гуманизма является достаточно важным правовым принципом, который закрепляет и гарантирует естественные права и свободы каждого человека. В деятельности ОВД реализация на практике данного принципа позволяет сохранить человеческие жизни, так как за сотрудниками полиции закреплена обязанность оказания первой помощи пострадавшим в ДТП¹. Гуманизм как принцип деятельности ОВД означает, прежде всего, недопустимость нарушения правовых рамок при применении мер государственного принуждения. Отношение к любому человеку должно строиться на основе уважения сотрудником полиции его личного достоинства, даже если человек нарушил правовую норму. Кроме того, всякая профессия, выполняя определенную социальную функцию, одновременно определяет и специфическую среду общения, накладывающую свой отпечаток на представителей данной профессиональной группы. Гуманизм как неотъемлемый принцип деятельности способствует выработке у сотрудников правоохранительных органов своего рода нравственного иммунитета, позволяющего им избежать нравственной деградации.

¹ См.: П. 3 ст. 12 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

Бесспорно, что сотрудник ОВД должен быть личностью, для которой гуманизм является краеугольным камнем моральных воззрений¹.

Принцип соблюдения и уважения прав и свобод человека и гражданина.

Согласно Конституции Российской Федерации «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. В ходе осуществления своих полномочий сотрудники полиции могут ограничить в правах граждан, но не более дозволенного предела. В частности, при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения сотрудник Госавтоинспекции, применяя к водителю необходимые меры принуждения (задержание, отстранение от управления транспортным средством и т. д.), обязан ознакомить его с составленными процессуальными документами, непосредственно затрагивающими права и свободы гражданина. Это право водителя закреплено в законодательстве об административных правонарушениях и Федеральном законе «О полиции»². Также, на сотрудника полиции возлагается обязанность при применении к лицу, совершившему административное правонарушение, любой из мер административного принуждения, по разъяснению прав и обязанностей лицу, в отношении которого они применяются³.

В области обеспечения безопасности дорожного движения принцип соблюдения и уважения прав и свобод человека и гражданина закреплен в ст. 3 ФЗ «О безопасности дорожного движения» и звучит как принцип

¹ Кузнецова И.А. Повышение эффективности реализации принципа гуманизма в современной уголовной политике Российской Федерации // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 5. С. 76.

² См.: Часть 4 статьи 5 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

³ См.: П. 11 Приказа МВД России от 02.05.2023 № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения». URL: <https://www.garant.ru> (дата обращения: 23.08.2023).

«соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения»¹.

При осуществлении сотрудниками полиции непосредственно деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения данный принцип реализуется в рамках обозначенного в Приказе МВД России принципа как наступательный характер пропаганды, который проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушениям и нарушителям правил дорожного движения². Таким образом, сотрудники Госавтоинспекции, разъясняя гражданам актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, ставят их в известность, в том числе, и об основных правах и обязанностях различных категорий участников дорожного движения. Кроме того, в обязанность сотрудников полиции входит и разъяснение участникам дорожного движения возможности восстановления их нарушенных прав, как в судебном порядке, так и во внесудебном.

Принцип беспристрастности в деятельности полиции согласуется с конституционным принципом, который гласит, что государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также от других обстоятельств. Полиция в процессе реализации основных функций обеспечивает защиту законных прав и интересов граждан, в том числе и иностранных и лиц без гражданства, то есть всех без исключения граждан, находящихся на территории Российской Федерации. Сотрудник полиции

¹ Ст. 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

² См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

должен быть согласно этому принципу свободен от идейных убеждений, то есть при осуществлении своих государственно-властных полномочий не должен принимать во внимание расу, пол, национальность, вероисповедание и т. д. К представителям различных культур сотрудник полиции обязан относиться уважительно и толерантно.

Принцип открытости и публичности в деятельности полиции предоставляет возможность всем заинтересованным лицам получения достоверной информации об их деятельности, а также информацию, непосредственно затрагивающую их права, за исключением той, доступ к которой ограничен федеральным законом¹. Данное право граждан на получение достоверной информации о деятельности государственных органов закреплено в Федеральном законе от 9 февраля 2009 года № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления»², в том числе и о деятельности полиции. Данный принцип обусловлен тем, что владение гражданами информацией в различных областях и сферах жизни общества, формирует у граждан собственное мнение и взгляды на существующие проблемы. В связи с этим «полиция в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставляет сведения о своей деятельности средствами массовой информации по официальным запросам их редакций, а также путем проведения пресс-конференций, рассылки справочных и статистических материалов и в иных формах»³. Кроме того, в полиции ведутся различного рода учеты, формируются статистические данные, которые рассылаются в заинтересованные государственные органы, публикуются в свободном

¹ См.: Киричек Е.В. Принципы деятельности полиции по обеспечению конституционных прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 6. С. 204.

² Ст. 8 Федерального закона от 09.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления» (ред. от 14.07.2022) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 7, ст. 776; 2022. № 29 (часть III), ст. 5237.

³ П. 4 ст. 8 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

доступе, если не содержат сведений, составляющих государственную тайну; сотрудники подразделений готовят отчеты о проделанной работе, исключения не составляет и министр внутренних дел, который отчитывается перед гражданами по всем направлениям деятельности полиции на совещаниях, ежегодных коллегиях МВД.

Также принцип открытости и публичности может быть реализован в осуществлении мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения посредством совмещения с принципом общедоступности, под которым понимается доходчивость донесения информации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения до всех категорий участников дорожного движения¹.

Таким образом, реализация принципа открытости и публичности обеспечивает обществу четкость в понимании действий и решений руководителей, способствуя предупреждению появления коррупционных явлений, в том числе и посредством использования механизмов общественного контроля. Благодаря доступности статистических данных об аварийности, последствиях дорожно-транспортных происшествий, отчетов в СМИ, проведению пресс-конференций на тему обеспечения безопасности дорожного движения деятельность Госавтоинспекции стала более прозрачной и понятной людям. С помощью общественного контроля и сотрудники Госавтоинспекции получили возможность быть в курсе произошедших нарушений правил дорожного движения, оперативно реагировать и пресекать данные факты.

Принцип общественного доверия и поддержки граждан тесно связан с принципом открытости и публичности. Поддержка и доверие со стороны общества являются необходимыми условиями развития государства, укрепления его стабильности и правопорядка в обществе, а также повышения

¹ См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

престижа службы в полиции и непосредственно престижа сотрудника ОВД. В настоящее время при МВД России действует Общественный совет, который является совещательным органом и преследует цель обеспечить согласование общественно значимых интересов граждан, органов власти и управления, а также общественных объединений, правозащитных, религиозных и иных организаций, профессиональных объединений предпринимателей и для решения наиболее важных вопросов деятельности ОВД Российской Федерации, в том числе полиции¹. Кроме того, в 2014 году был принят Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного порядка»², который преследует цель вовлечения общественности в дело охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности. Этот закон предусмотрел возможность создания гражданами на добровольной основе общественных объединений правоохранительной направленности, что значительно повысило возможность граждан активно выражать позицию, отстаивать собственные права и интересы, а также владеть достоверной информацией о деятельности правоохранительных органов. Ведь общественное мнение является одним из основных критериев официальной оценки деятельности полиции, определяемых федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел³.

Принцип взаимодействия и сотрудничества. По мнению И.А. Адмираловой⁴, взаимодействие в вопросах обеспечения прав и свобод

¹ См.: Указ Президента Рос. Федерации от 28.07.2011 № 1027 «Об утверждении Положения об Общественном совете при Министерстве внутренних дел Российской Федерации» (ред. от 17.09.2020) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 31, ст. 4712; 2020. № 36, ст. 5609.

² См.: Федеральный закон от 02.04.2014 № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка» (ред. от 14.07.2022) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 14, ст. 1536; 2022. № 29 (часть II), ст. 5220.

³ См.: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

⁴ Адмиралова И.А. Принципы административной деятельности полиции и их реализация в сфере обеспечения прав и свобод граждан // Государство и право. 2015. № 1. С. 39-48.

граждан позволяет использовать информационные ресурсы, а также формы и методы работы различных заинтересованных субъектов.

Так, в сфере профилактики правонарушений в области дорожного движения взаимодействие с гражданами является неотъемлемой частью повышения правовой образованности населения, способствует получению информации о наиболее актуальных для населения проблемах и поиску путей их решения, реализует открытость, непрерывность, последовательность, своевременность, объективность, достаточность и научную обоснованность принимаемых мер профилактики правонарушений¹.

Таким образом, данный принцип очень важен в деятельности полиции, в том числе и в деятельности Госавтоинспекции: он способствует объединению граждан с представителями государственных органов для достижения общих целей и решения задач по борьбе с преступностью и профилактике правонарушений в области дорожного движения. Нельзя не согласиться с мнением А.Н. Грищенко, который считает, что усиление и консолидация деятельности различных правоохранительных органов, а также иных органов государственной власти и управления, сотрудничество и взаимодействие объективно необходимы, так как позволяют не только комплексно использовать в сфере внутренних дел наличествующие информационные ресурсы, но также способствуют реализации оптимальных методов и средств обеспечения правопорядка².

Принцип использования достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем. Суть данного принципа отражена в статье 11 ФЗ «О полиции», где установлено, что «полиция в своей деятельности использует достижения науки и техники, информационные системы, сети связи, а также современную информационно-

¹ См.: Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 26 (часть I), ст. 3851.

² См.: Грищенко А.Н. Принципы деятельности полиции // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2016. № 4. С. 106-107.

телекоммуникационную инфраструктуру»¹. Кроме того, этот принцип нашел отражение в Приказе МВД России № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения», который гласит, что научность пропаганды безопасности дорожного движения выражается в использовании Госавтоинспекцией достижений науки и техники, направленных на повышение уровня информированности и культуры участников дорожного движения². В деятельности Госавтоинспекции на практике данный принцип наиболее активно реализуется, так как за последние годы достижения науки и техники шагнули далеко вперед: например, изобретены камеры фотовидеофиксации, которые позволили освободить сотрудников Госавтоинспекции от непосредственного фиксирования нарушений правил дорожного движения, изобретены и применяются квадрокоптеры, позволяющие патрулировать маршрут без риска для жизни и здоровья сотрудников полиции, в некоторых субъектах Российской Федерации с их помощью фиксируют нарушение правил дорожного движения. Как утверждают официальные представители Госавтоинспекции, летательный аппарат прост в управлении, его стоимость существенно ниже стационарных комплексов фотовидеофиксации, а ночное время суток никак не ограничивает возможность его применения³.

Из выше сказанного можно заключить, что универсальные принципы деятельности полиции исходят из общих принципов, которые содержат положения основного закона страны, и нашли свое закрепление в нормативных правовых документах различного уровня.

¹ См.: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

² См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

³ См.: Справцева Е.В. Применение квадрокоптеров в ГИБДД // Технические науки – от теории к практике. 2017. № 3. С. 138.

Второй уровень изучаемой системы состоит из специальных принципов, характерных для реализации полномочий ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Под специальными принципами реализации полномочий ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма предлагается понимать принципы, изложенные ниже.

Принцип индивидуального и дифференцированного подхода, предполагающий учёт личностных особенностей детей, уровня их психического и физического развития¹, а также возрастных особенностей последних.

Следует отметить, что в энциклопедической литературе ребенком рассматривается лицо, которое не достигло совершеннолетия². В юридической науке имеется несколько точек зрения в понимании термина «ребенок», исходя из возрастного ценза последнего³. В гражданском законодательстве применяется критерий объема дееспособности⁴. Дифференциация наступления ответственности осуществляется исходя из возраста: за совершение административных правонарушений и уголовных преступлений – с 16-летнего возраста, однако в за отдельные преступления наступление уголовной ответственности возможно с 14-летнего возраста.

Несмотря на то, что большинство ученых были приверженцами точки зрения о тождественности понятий «ребенок» и «несовершеннолетний», однако общий подход в данном вопросе был определен с принятием в

¹ Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1961. С. 663.

³ См.: Садина О.В. Правовой статус несовершеннолетнего в российском законодательстве: теоретико-правовой анализ: дис. ... канд. юрид. наук. Мытищи, 2009; Беседкина Н.И. Конституционно-правовая защита прав неродившегося ребенка в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005; Лобанова Т.В. Правовое положение ребенка в России и Великобритании (Англия): теоретико-правовой анализ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2006.

⁴ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 11.03.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301; 2024. № 19, ст. 2304.

1989 году Конвенции о правах ребенка, нормами которой устанавливалось, что «ребенком является каждое человеческое существо до достижения 18-летнего возраста, если по закону, применимому к данному ребенку, он не достигает совершеннолетия ранее»¹.

В настоящее время в Российской Федерации «ребенок» и «несовершеннолетний», как понятия, являются тождественными. Плодами усилий российских ученых-правоведов стало законодательное закрепление международного понятия в различных нормативных правовых актах России². Из чего следует, что на территории России главным и единственным отличием ребенка от взрослого человека является недостижение им восемнадцатилетнего возраста³. Кроме того, несовершеннолетний в Российской Федерации имеет свой правовой статус, а отношения, в которых он участвует, регулируются нормами различных отраслей права, в том числе административного⁴.

Таким образом, с помощью принципа индивидуального и дифференцированного подхода можно не только изучить черты характера лиц, не достигших возраста административной ответственности, но и этот принцип необходимо учитывать сотрудникам полиции, осуществляющим профилактическую деятельность в области детского дорожно-транспортного травматизма, а также при работе с родителями несовершеннолетних. Данные, предоставленные Научно-исследовательским центром проблем безопасности дорожного движения (далее – НИЦ БДД), свидетельствуют:

¹ Ст. 1 Конвенции о правах ребенка от 20.11.1989 // Ведомости СНД СССР и ВС СССР. 1990. № 45, ст. 955.

² См., например: Семейный кодекс Российской Федерации от 29.12.1995 № 223-ФЗ (ред. от 31.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 1, ст. 16; 2022. № 52, ст. 9368; 2023. № 23, ст. 4004; Федеральный закон от 24.07.1998 № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 31, ст. 3802; 2023. № 14, ст. 2373 и др.

³ Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

⁴ Смагина Т.А. Административно-правовой статус несовершеннолетнего как объект (предмет) административно-правового регулирования // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2013. № 6 (95). С. 61-66.

трое из четырех погибших детей-велосипедистов не достигли четырнадцатилетнего возраста, хотя ПДД предусматривают запрет для такой категории велосипедистов покидать пешеходную зону либо велосипедную дорожку. Также из пяти ДТП с участием детей-велосипедистов четыре произошли на перегоне, и были спровоцированы ребенком примерно в половине случаев. Материалы статистики говорят, что дети становятся водителями механических транспортных средств в основном уже после достижения 10-летнего возраста, а наибольшее количество погибших наблюдается в возрастной группе от 14 до 16 лет, в то время как ПДД предусмотрен запрет на управление механическими транспортными средствами при движении по автомобильной дороге до достижения 16-летнего возраста.

Это свидетельствует о том, что предписанные права и обязанности, а также ответственность детей-велосипедистов и детей – водителей механических транспортных средств регламентируются не столько нормами ПДД, сколько здравым смыслом участников дорожного движения¹

Таким образом, деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма с учетом данного принципа позволит определить те формы и методы информирования населения и работы с ним, которые были бы доступны и понятны разным возрастным категориям граждан.

Принцип взаимодействия «дети – дорожная среда». Обучение детей дорожной грамоте необходимо начинать как можно раньше, так как в раннем возрасте легче формировать различные привычки поведения в условиях дорожного движения. Детское восприятие окружающей среды во многом определяется поведением и словесной информацией, получаемой от взрослых, которые лично указывают на опасность на дороге, обращают

¹ См.: Линник Т.М., Галаева О.В., Боронина В.С., Березовский Ю.А. Проведение анализа дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет на основании данных Госавтоинспекции и формирование предложений по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: аналитическая справка. М.: НИЦ БДД, 2018. С. 122.

внимание на светофор, на правила перехода дороги по пешеходному переходу, учат оценивать скорость движения машин¹.

Так, согласно официальной статистике в России за 2022 год произошло 115 118 ДТП, в которых пострадали дети, из них 3 958 ДТП произошло по причине неосторожности на дороге самих детей. Для сравнения: в 2021 году по причине неосторожности детей зафиксировано 3 923 случая ДТП, в 2020 году по той же причине произошло 4 377 фактов ДТП, а в 2019 году – 4 839 ДТП. Очевидно, что неосторожность детей как участников дорожного движения не является основной причиной аварий, но значительно влияет на общую статистику ДТП. Хотя при определенных условиях, а именно целенаправленном обучении детей правилам дорожного движения и неукоснительном соблюдении этих правил взрослыми (родителями), то есть при воспитании личным примером, количество ДТП по этой причине можно значительно сократить. Таким образом, прослеживается взаимосвязь компонентов «человек – автомобиль».

Существует и взаимодействие компонентов «автомобиль – дорога», оказывающих влияние друг на друга. Окружающая среда в общем понимании – это все, что окружает человека в данный момент, а дорожная среда – это то, что окружает в тот момент, когда он становится участником дорожного движения. По нашему мнению, дорожной средой для участников дорожного движения является сложная элементная система, воздействующая на человека, оказывая постоянное влияние, которое не всегда характеризуется положительно, а, напротив, может способствовать в процессе движения увеличению доли риска, порождая неверную оценку, как собственных возможностей, так и дорожной обстановки.

Нами были проанализированы официальные статистические данные Госавтоинспекции, где все случаи ДТП разделены на основные факторы, способствующие их совершению. Так, основная часть происшествий (78,9 %)

¹ Афонина Е.Г. К вопросу о принципах деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности // Наука. Мысль. 2016. № 9. С. 111.

связана с нарушениями ПДД водителями легковых автомобилей; 6,6 % – с нарушениями ПДД водителями грузовых автомобилей; 2,8 % – водителями автобусов; 5% – водителями мототранспортных средств. Отдельным фактором аварийности является недостаточная степень видимости участников дорожного движения, особенно в ночное время. Максимальное количество ДТП согласно статистическим данным регистрируется в период с июля по октябрь. Наибольшее количество ДТП и пострадавших в них людей приходится на август, а максимальная тяжесть последствий – на октябрь.

Таким образом, внешняя сторона дорожной среды представлена непосредственно окружающей средой, тогда как внутренняя среда участника дорожного движения основывается на его психолого-эмоциональном состоянии. Элементы внешней дорожной среды можно рассматривать как совокупность обстоятельств, серьезное проявление которых наблюдается в условиях дорожного движения, и тех обстоятельств, которые непосредственно относятся к характеристике деятельности человека. К ним относятся:

- объективные обстоятельства внешней дорожной среды: состояние погоды в момент участия в дорожном движении; окружающая местность (населенный пункт, загородная магистральная дорога); временные условия (время года, время суток, день недели, месяц, рабочий или выходной день);

- субъективные обстоятельства внешней дорожной среды, то есть те, которые порождаются непосредственно деятельностью человека.

К обстоятельствам внутренней дорожной среды следует отнести:

- психологические: состояние, самочувствие участвующего в дорожном движении;

– воспитательно-образовательные: особенности личности, уровень профессиональной подготовки и опыт вождения автомобиля¹.

Основываясь на вышеизложенном, можно сделать вывод о прямом влиянии дорожной среды на возникновение ДТП, а внутренние и внешние обстоятельства дорожной среды могут оказывать воздействие на природу возникновения ДТП.

Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствия.
Дети в процессе взросления сталкиваются с различными опасностями, в том числе и на дороге.

Представляется целесообразным разделить сложившуюся множественность субъектов и причин, по которым дети оказываются в ДТП, по следующим группам:

1. Субъекты, виновные в ДТП, по неосторожности:

– дети, являющиеся виновниками ДТП;

– водители, являющиеся виновниками ДТП, например, не заметившие детей, которые переходили дорогу, вследствие высокой скорости движения транспортного средства; совершившие наезд на ребенка по причине невнимательности или усталости; нарушившие при перевозке детей правила пассивной и активной безопасности²;

– иные взрослые участники дорожного движения, являющиеся виновниками ДТП, несоблюдающие элементарные требования правил дорожного движения, что может вызывать у детей желание копировать взрослое законопослушное поведение на дороге.

2. Субъекты - участники дорожного движения, совершившие ДТП умышленно:

– водители, совершающие ДТП с участием детей вследствие превышения скорости, несоблюдения правил дорожного движения, по

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² Там же.

причине алкогольного опьянения или иного вида опьянения в процессе управления транспортным средством, из-за отсутствия культуры вождения, отсутствия уважения к другим участникам движения и отсутствия личной дисциплинированности. Помимо этого, подростки, управляющие велосипедом, скутером или мопедом также могут рассматриваться в качестве водителей;

- пешеходы, являющиеся виновниками ДТП в основном из-за несоблюдения правила дорожного движения, а также отсутствия знаний ПДД, и, соответственно, действующие интуитивно;

- пассажиры, являющиеся виновниками ДТП. В качестве таковых могут рассматриваться маленькие дети, нередко отвлекающие водителя от дороги своим поведением, приводящим к возникновению ДТП.

3. Обстоятельства, по которым дети могут оказаться в ДТП, связанные с особенностями развития детей:

- психофизиологические особенности детей, характеризующиеся тем, что зачастую у них отсутствует предвидение опасности; недостаточная развитость координации движений у детей (психомоторики), препятствующая осуществлению сознательно управляемых движений, которые необходимо выполнять на дороге, чтобы одновременно видеть и оценивать ситуацию на дороге во всех ракурсах, не развито боковое зрение;

- возрастные особенности, препятствующие объективному восприятию детьми расстояния до автомобиля, когда начинают движение по проезжей части¹ (например, травмы дети получают чаще от легковых автомобилей, так как их количество значительно превышает число других видов транспортных средств, однако травмы, полученные при наезде грузовика или автобуса, являются более тяжелыми. Несмотря на то, что грузовых автомобилей и автобусов количественно меньше в три раза, чем

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

легковых автомобилей, однако наиболее опасными именно для детей являются грузовые автомобили и автобусы, так как водителя такого транспорта трудно заметить детей из-за их маленького роста¹.

4. Характер причин возникновения ДТП:

– субъективные причины, находящиеся в зависимости от воли человека, проявляющийся в сознательном отказе от выполнения установленных требований; недостаточная культура управления автомобилем);

– объективные причины, не зависящие от воли человека: неблагоприятные метеорологические условия, неудовлетворительное качество дорожного полотна, недостаточное освещение, время года и суток². Например, качество дорожного покрытия играет важную роль, так как от его транспортно-эксплуатационных характеристик также зависит уровень аварийности. Даже в случае, если водитель нарушает правила дорожного движения, существует возможность избежать дорожно-транспортного происшествия. И в данном случае одной из возможных причин недопущения ДТП является качество дорожного покрытия. Как показывает практика, водитель при управлении транспортным средством зачастую не учитывает дорожные условия, в результате чего совершает действия, которые становятся причиной аварии. Наиболее частными причинами ДТП становятся: слишком скользкое покрытие на дорогах; неровное дорожное покрытие; заснеженность дорог в зимний период времени; слишком узкая проезжая часть или отсутствие обочин. Также к подобным факторам можно отнести: отсутствие необходимых знаков и разметок на дорогах, где их размещение обязательно; недостаточное количество источников света, что затрудняет видимость дорожных знаков в темное время суток; отсутствие

¹ См.: Куянцев И.А. Безопасность жизнедеятельности и охрана труда // Сборник студенческих работ. М., 2016. С. 116.

² Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

тротуаров и пешеходных переходов. В некоторых случаях подобное становится причиной самих нарушений со стороны водителя. По статистике дорожные условия в 50-80% случаях являются прямой или косвенной причиной ДТП, а в 15-20% являются основной. Несомненно, дорожные условия должны всегда соответствовать установленным требованиям. Тем не менее, наибольшую опасность они представляют в неблагоприятные периоды года. В такие периоды особенно важно следить за состоянием дорог. Если рассматривать статистику дорожно-транспортным происшествиям по временам года, то можно отметить, что, начиная с весеннего периода, их количество возрастает. В летний период темп роста ускоряется, достигая к осени максимальное значение. Следует отметить, что такое положение весьма логично, так как именно для осеннего периода характерно увеличение количества транспортных средств на дорогах и крайне неблагоприятные погодные условия. Показатели дорожно-транспортных происшествий в ситуациях, в которых на случившееся повлияло неблагоприятное состояние дорог при воздействии на них различных метеорологических факторов, нельзя считать устойчивыми, так как для определения таких показателей необходимо учитывать климатические условия, а также технический уровень содержания дорог. В качестве наиболее негативных погодных условий для управления транспортным средством признаются: дождь, снегопад, сильный ветер. Также следует также отметить такие погодные явления, как туман и пасмурность. При сильном тумане видимость дороги сильно затруднена, что необходимо учитывать водителю. В данном случае ему стоит проявить меры предосторожности, снизить скорость до минимально допустимой, включить фары, не совершать рискованных действий.

Принцип социальной безопасности заключается в разъяснении детям необходимости следовать установленным в обществе определенным правилам, нарушение которых, в частности правил дорожного движения, влечет за собой наказание.

Принцип самоорганизации выражается в том, чтобы обучить детей контролю за собственным поведением на дороге, анализу действий взрослых людей и ровесников, возможности оценить правомерность или неправомерность действий, умению предупреждать возможные опасные моменты.

Принцип взаимодействия и сотрудничества по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления заключается в необходимости объединения и использования совместных сил и средств в борьбе за снижение как числа дорожно-транспортных происшествий с участием детей, так и тяжести их последствий.

Так, в Конституции Российской Федерации и Федеральном законе от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» сказано, что местное самоуправление – «форма осуществления народом своей власти, обеспечивающая в пределах, установленных Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, а в случаях, установленных федеральными законами, - законами субъектов Российской Федерации, самостоятельное и под свою ответственность решение населением непосредственно и (или) через органы местного самоуправления вопросов местного значения исходя из интересов населения с учетом исторических и иных местных традиций»¹, к которым следует отнести также культурные, этнические, религиозные и иные традиционные особенности. Данный нормативный правовой акт расширил понятие местного самоуправления, определив его как «форму осуществления народом своей власти, обеспечивающую в пределах, установленных Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, а в случаях, установленных

¹ Ст. 1 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (ред. от 23.03.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 40, ст. 3822; 2024. № 32 (часть I), ст. 6201.

федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации, самостоятельное и под свою ответственность решение населением непосредственно и (или) через органы местного самоуправления вопросов местного значения, исходя из интересов населения с учетом исторических и иных местных традиций»¹. В Конституции РФ закреплены основы правового регулирования местного самоуправления. Кроме того, это указывает на государственное обеспечение для местного самоуправления наивысшего уровня гарантий в сфере его деятельности и развития.

Достижению сохранения жизни и здоровья детей, как главной цели, способствует осуществление следующей деятельности:

- организация мероприятий межведомственного характера, направленных на предупреждение причин дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

- проведение масштабных информационных и пропагандистских мероприятий, приводящих к выработке у детей устойчивых навыков законопослушного поведения на проезжей части;

- внедрение эффективных образовательных программ по безопасному поведению на дорогах;

соблюдение условий формирования навыков безопасного поведения на дорогах у школьников и дошкольников.

Подводя итог изложенному, следует отметить, что деятельность государственных органов строится на концептуальных идеях, которые определяют механизм регулирования общественных отношений, характеризуют организацию работы в конкретной области и способы выполнения управленческих функций. Таким образом, для более детального исследования деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма нами были рассмотрены фундаментальные основы реализации их компетенции.

¹ Ст. 1 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (ред. от 23.03.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 40, ст. 3822; 2024. № 32 (часть I), ст. 6201.

В параграфе определены основные принципы реализации полномочий ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, которые поделены на две основные группы: универсальные (принципы законности, соблюдения и уважения прав и свобод человека и гражданина, беспристрастности в деятельности полиции, открытости и публичности, общественного доверия и поддержки граждан, взаимодействия и сотрудничества, а также принцип использования достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем) и специальные (принципы индивидуального и дифференцированного подхода, взаимодействия компонентов «дети – дорожная среда», взаимосвязи причин опасного поведения и его последствий, социальной безопасности, самоорганизации, а также принцип взаимодействия и сотрудничества по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления)¹.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что принципы, на которых основывается реализация полномочий ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, а также совершенствуется и развивается соответствующее правовое регулирование, представляют собой двухуровневую систему, где первый уровень состоит из универсальных принципов деятельности ОВД, а второй – из специальных принципов, характерных для реализации полномочий ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

¹ Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

1.3. Зарубежный опыт административно-правового предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

Проблемы, связанные с детским дорожно-транспортным травматизмом, существует не только в нашей стране, но и в зарубежных странах. Обмен полезной информацией о методах борьбы с количеством аварий на дорогах и травмами, полученными детьми в этих авариях, является необходимым для перенятия методик и законодательных норм одними странами у других, что ведет к снижению аварийности. В качестве примера, когда одна страна переняла положительный опыт другой и применила на практике, можно привести Литву, где применили на практике в сфере повышения комфорта и безопасности велосипедного движения опыт Голландии; общеевропейский опыт оказался полезен для Польши, Греции и Португалии — эти страны скорректировали скоростную политику и общую стратегию развития дорожной безопасности у ведущих стран; Нидерланды продемонстрировали коллегам эффективность интеллектуальных дорожных камер для выявления разговаривающих по телефону за рулём; Ирландия поделилась опытом внезапных дорожных проверок на наличие в крови водителей наркотических веществ; в Швеции специалистам из разных стран объяснили работу медиков, которые дополняют картину ДТП своими данными — это позволяет более точно анализировать статистику и повышать безопасность движения.

Обязанности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма во многих иностранных государствах входят в компетенцию дорожной полиции, осуществляющей контрольно-надзорные функции в области дорожного движения.

Как известно, в уставе ООН прописана основная задача этой организации - «защита прав и свобод человека». Учитывая, что на основании статьи 15 Конституции Российской Федерации «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы», что обязывает

наше государство гарантировать и признавать права детей, согласно общепризнанным принципам, нормам международного права, общемировым стандартам, а также поддерживать достойный социальный уровень детей в России, включая юридические средства.

Для проведения оценки объемов аварийных происшествий на дорогах проводится анализ статистических показателей, способствующий определению причин, приводящих к ДТП, установлению виновных их происхождения и степени причиненного ими ущерба. Наблюдается значительные отличия в данных по каждому году, что подтверждают цифры статистики ДТП за 2022 год в России. Значительное уменьшение количества аварий на дорогах в 2022 году не привело к уменьшению числа пострадавших в ДТП, например, по сравнению с 2015–2016 гг. предыдущие показатели смертности от ДТП в РФ превышены почти на 16 000 человек.

В то же время было зафиксировано меньше смертей, которые произошли по причине несоблюдения водителями правил дорожного движения - всего 2,2 % от их общего числа. Статистические сведения об авариях на территории РФ за 2022 год демонстрируют, что этот период можно рассматривать, как более благополучный для водителей, чем предыдущие. Основной причиной гибели людей в ДТП согласно официальной статистике является вождение в состоянии алкогольного или иного опьянения. Несколько снизилось общее количество пострадавших, но оставшихся в живых и получивших серьезные травмы, однако остается высоким – 160 тысяч человек, если проводить сравнение с данными по другим странам.

Необходимо отметить, что в России законодательно приравняли водителей, оставивших места ДТП с тяжкими последствиями, к автомобилистам, находящимся в состоянии опьянения. Это было сделано для того, чтобы нетрезвые водители не оставляли место ДТП, а на следующий день приходили в полицию, сообщая о случившемся. Не исключено, что это может повлиять на статистику «пьяных» ДТП в сторону увеличения. Ещё

одно направление, в котором Госавтоинспекция прикладывает заметные усилия, – это снижение числа ДТП с участием пешеходов.

Кроме того, статистические данные Госавтоинспекции выявляют еще одну причину, по которой в автоавариях травмируются и погибают дети-пассажиры. Нередко виноваты в их гибели взрослые, например, водители, выезжающие на полосу встречного движения и совершающие лобовое столкновение со встречными автомобилями или не справившиеся с управлением и допустившие опрокидывание транспортного средства, съезд в кювет либо наезд на препятствие. Отмечаются случаи, когда детей перевозят в салонах автомобилей, не используя детские удерживающие устройства и ремни безопасности, помещая их на руки родителей или родственников. Госавтоинспекцией было отмечено, что в большинстве перечисленных случаев причиной аварий стал выезд автомобилей на встречную полосу¹.

Таким образом, основными факторами, способствующими возникновению ДТП с участием детей, являются:

1. Перевозка детей без детских удерживающих устройств (ДУУ) или неправильная их установка, а также использование некачественных устройств.
2. Нарушение правил дорожного движения.
3. Низкий уровень культуры поведения участников дорожного движения.

Первым фактором риска, способствующим возникновению ДТП, является перевозка детей без ДУУ в автомобиле или нарушение правил его использования. Изначально вопрос создания детского автокресла не пересекался с безопасностью и штрафами. Стояла задача просто зафиксировать ребенка, чтобы он не мешал водителю управлять транспортным средством.

¹ Статистика автокатастроф за 2023 год. URL: <https://avtohelp24.ru> (дата обращения: 09.04.2024).

Первые серьезные наработки в направлении обеспечения безопасности ребенка при перевозке в автомобиле стали появляться в середине 30-х годов XX века, когда американец Лестер Брессон заложил основные концептуальные идеи распространённого сейчас стандарта крепления детских кресел – ISOFIX. Именно его детское кресло жестко крепилось к кузову автомобиля с использованием приспособления, вмонтированного в пол транспортного средства. Кроме того, вопросы обеспечения детской безопасности приобрели особую значимость после того, как нашли отражение в Декларации прав ребенка, где сказано, что «ребенок ввиду его физической и умственной незрелости нуждается в специальной охране и заботе, включая надлежащую правовую защиту, как до, так и после рождения»¹.

Современные детские удерживающие устройства крепятся к сиденью автомобиля с помощью штатных ремней безопасности, в более современных автомобилях – с помощью замков системы ISOFIX, которая позволяет достичь максимально легкой и правильной установки детского кресла пользователем. Однако важно отметить, что для использования этой системы транспортное средство должно быть изначально оборудовано специальными петлями, которые позволят закрепить автокресло².

По европейским стандартам в настоящее время действуют несколько видов детских удерживающих устройств: первая категория касается кресел, делящихся по весу ребенка и его росту (ЕЭК ООН 129) – это самые современные правила, действующие в мире; кроме того, удерживающие устройства делятся только по одному критерию – весу ребенка. С учетом указанных в этих документах предписаний детские удерживающие устройства классифицируются следующим образом:

¹ Декларация прав ребенка от 20.11.1959 // Права и свободы личности. Библиотека «Российской газеты» совместно с библиотечкой журнала «Социальная защита». Вып. 11. М., 1995. С. 191-194.

² Афонина Е.Г. Сертификация детских удерживающих устройств как фактор обеспечения безопасности дорожного движения в России // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сб. статей. Орел, 2022. С. 17-19.

- категория 0 – автолюльки, предназначенные для новорожденных, детей весом менее 10 кг и возрастом до полугода;
- кресла категории 0+ (так называемые переноски) – вес перевозимого ребенка не должен превышать 13 кг – это примерно ребенок до 1 года;
- кресла категории 1 – вес перевозимого ребенка не должен превышать 18 кг - это примерно ребенок до 4-летнего возраста;
- кресла категории 2, вес перевозимого ребенка не должен превышать 25 килограммов - это примерно ребенок до 7-летнего возраста;
- кресла категории 3, вес перевозимого ребенка не должен превышать 36 кг - это примерно ребенок до 12-летнего возраста.

В соответствии с вышеуказанным современным стандартом, действующим в мире, законодатели закрепили требование располагать младенцев до пятнадцатимесячного возраста против хода движения транспорта, с учетом того, что ранее необходимо было так действовать с детьми до шестимесячного возраста. Необходимо отметить, что в России требования к детским удерживающим устройствам регулируются техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденным решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 г. № 877. Кроме этого, в России пунктом 22.9 Правил дорожного движения установлено, что перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем

сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка¹.

Однако требование о сертификации детских удерживающих устройств (систем) не урегулировано, в частности, Правилами дорожного движения. Этот факт приводит к отсутствию однозначного понимания как у водителей, так и у представителей власти в лице сотрудников ДПС, выявляющих нарушения при перевозке несовершеннолетних пассажиров, какое автомобильное кресло является сертифицированным, а какое нет. В связи с этим необходимо внести изменения в статью 22.9 ПДД, изложив ее в следующей редакции: «Перевозка детей в возрасте младше 7 лет в легковом автомобиле и в кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием сертифицированных детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) в легковом автомобиле и в кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием сертифицированных детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием сертифицированных детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Установка в легковом автомобиле и в кабине грузового автомобиля сертифицированных детских удерживающих систем (устройств) и размещение в них детей должны осуществляться в соответствии с руководством по эксплуатации указанных систем (устройств)».

¹ Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 02.06.2023) // Сборник актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; 2023. № 41, ст. 7100.

В техническом плане наиболее подготовленной страной выступает Германия, ввиду того, что материальные затраты на пробные испытания детских удерживающих устройств достаточно велики. Каждое изобретение представители немецких организаций поверяют на соответствие стандартам безопасности, причем ни один раз. Тестирование максимально приближено к реальным дорожным условиям, происходит натуральное столкновение, имитирующие ДТП после резкого торможения. Таким образом производители могут воочию видеть результат столкновения автомобиля, в котором находится ребенок, расположенный в созданном ими детском кресле, а также наблюдать последствия в виде травм. После этого происходит анализ ДТП и последствий для ребенка¹. Так же в некоторых европейских странах действует правило о том, что ребенка, рост которого превышает 150 см, разрешено перевозить без детского удерживающего устройства даже, если он не достиг двенадцатилетнего возраста².

Следует отметить, что детские кресла в зарубежных государствах, оснащенные системой крепления ISOFIX, проходят не только краш-тесты с лобовым столкновением автомобилей в максимально приближенных условиях, но и, что определено современным стандартом, тестируются боковым ударом транспортных средств. Таким образом максимально воссоздаются условия, приближенные к реальным дорожным ситуациям.

Помимо автокресел для обеспечения безопасности ребенка при перевозке в автомобиле используются бустеры. Бустер представляет собой сиденье без спинки и необходим для того, чтобы обеспечить ребенку достаточно высокую посадку для того, чтобы была возможность пристегнуть его штатным ремнем безопасности.

¹ Безопасность в автомобиле: 26 детских кресел в сравнительном тесте ADAC. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/kindersicherheit/kindersitztest> (дата обращения: 09.04.2024).

² Детские автокресла обязательны: до каких пор вам нужно детское автокресло? URL: <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/kindersitzberater/kindersitzpflicht> (дата обращения: 09.04.2024).

В России повышенное внимание к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма стало уделяться только в 2007 году, когда в большинстве стран детские автокресла уже широко использовались. В связи с этим и штраф за перевозку детей без детских удерживающих устройств был минимальный – 500 рублей. Только в 2013 году в России административный штраф за нарушение правил перевозки детей в автомобиле увеличили до 3 000 рублей.

При этом в Бельгии за подобное нарушение водитель привлекается к ответственности в виде лишения права на управление транспортным средством на срок три месяца и лишения свободы на срок от одного до тридцати дней.

В Германии за перевозку одного ребенка, безопасность которого должным образом не обеспечена, взимается штраф в размере 40 евро и водителю начисляется один штрафной балл по балльной системе оценки нарушений правил дорожного движения. За нарушение правил перевозки нескольких детей сумма штрафа увеличивается на 50 евро. Кроме того, в Германии установка детского удерживающего устройства на переднем сиденье автомобиля без отключения подушек безопасности влечет ответственность водителя в виде штрафа в размере 25 евро¹.

В Великобритании, например, до 2007 года была установлена ответственность не только за отсутствие детского удерживающего устройства при перевозке детей, но и за нарушение его использования. В настоящее время в Англии за это нарушение предусмотрен штраф до 500 фунтов стерлингов². При этом нормативные требования этого государства³ устанавливают серьезные правила, касающиеся транспортировки детей: ребенок должен находить-

¹ Милешкина Н.Д., Полина Л.Ю., Семибратова Л.В. Использование удерживающих устройств в автомобилях // Обзорная информация. Выпуск 20. М.: НИЦ БДД МВД России, 2008. С. 48.

² Афонина Е.Г. Сертификация детских удерживающих устройств как фактор обеспечения безопасности дорожного движения в России // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сб. статей. Орел, 2022. С. 17–19.

³ Seat belts: the law. URL: www.gov.uk/seat-belts-law (дата обращения: 09.04.2024).

ся в детском кресле, пока не достигнет двенадцатилетнего возраста или его рост не будет выше 150 сантиметров. В Великобритании при выписке из родильного дома женщинам, родившим ребенка, выдается специальная наклейка на автомобиль с изображением ребенка. Такая наклейка является информацией для других водителей, что в машине есть ребенок. При этом водители, на стекле автомобиля которых имеется знак «Ребенок в машине», имеют некоторые привилегии, например, при поиске мест на парковке¹.

В российских регионах организована работа пунктов проката детских удерживающих устройств. Данная инициатива по внедрению социальных проектов организована в городе Красноярск, где на бесплатной основе выдают детские автокресла во временное пользование. Такая услуга стала хорошим способом организовать безопасную поездку из, например, родильного дома до места жительства².

Относительно другого указанного обстоятельства риска (нарушение правил дорожного движения, в основном касающихся превышения скорости), то все страны мира в наши дни ведут борьбу с ним, ведь водителем-нарушителем ставится под угрозу не только собственная жизнь, но и жизнь пассажиров, пешеходов, в числе которых могут оказаться дети³. На основании данных, изложенных в докладе о состоянии безопасности дорожного движения за 2013 год, свыше половиной стран мира была установлена предельная скорость в черте городов 50 км/час⁴. Практически во всех странах мира на сегодняшний день имеются различные устройства, позволяющие фиксировать превышение скоростного режима, тем не менее, они не сдерживают водителей на всем пути, большинство лиц, управляющих

¹ Знак «Ребенок в машине» не является обязательным для автомобилей. URL: <https://kresla-market.ru/articles/znak-rebenok-v-mashine> (дата обращения: 09.04.2024).

² Безопасная экономия: как сервисы проката автокресел выручают молодых родителей. URL: <https://iz.ru/938316/galina-volynetc/bezopasnaia-ekonomiia-kak-servisy-prokata-avtokresel-vyruchaiut-molodykh-roditelei> (дата обращения: 09.04.2024).

³ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

⁴ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения. ВОЗ, 2013.

транспортными средствами, пренебрегает установленными требованиями. Кроме того, еще одной из причин аварий, связанной с человеческим фактором является невнимательность. На протяжении всего пути водитель должен быть сконцентрирован на дороге и не отвлекаться на посторонние вещи. Но как показывает практика, во многих случаях водители не успевают быстро отреагировать на изменения в дорожной обстановке, ввиду того, что акцентируют внимание на посторонние предметы. В этой связи, представляет интерес позиция ряда стран относительно приборов, определяющим местонахождение средств автоматической фиксации. Например, во Франции установлен запрет на использование таких приборов, а в случае нарушения требования к лицу могут быть применены санкции. При этом на участках дороги присутствуют знаки, предупреждающие о том, что работают камеры. В данном случае, такая мера, способствует выработке внимательности у водителей, во время движения, так как в этом случае лицу, управляющему транспортным средством необходимо следить за дорогой не только в момент проезда по конкретному участку, на котором установлено средство фото-видео фиксации, но и на всем его дальнейшем пути.

Детская безопасность на дорогах зависит и от других сопутствующих факторов, связанных с законодательством, инфраструктурой, правоприменением. Но основным фактором остается низкая культура поведения и личная недисциплинированность участников дорожного движения. В этой связи во многих странах уделяется большое внимание разработке специальных учебных программ для проведения факультативных занятий, прививающих навыки безопасного поведения на дорогах школьникам¹.

В Российской Федерации также предпринимаются действия, налаживающие деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма посредством создания отрядов юных инспекторов движения, которые ставят своей целью вести пропаганду

¹ URL: www.mobilundsicher.de (дата обращения: 09.04.2024).

соблюдения безопасности дорожного движения в среде учащихся различных образовательных организаций. Широко практикуется проведение викторин, конкурсов, с помощью которых можно определить уровень знаний правил дорожного движения в школьной среде.

Представляется заслуживающим внимания положительный пример Федеративной Республики Германия, в которой разработана специальная программа совместного участия учителей и полицейских структурных подразделений¹.

В большинстве развитых стран создаются отдельные организации, в которых объединяются граждане, преследующие цель борьбы с аварийностью. Существуют также самостоятельные организации, участники которых отстаивают интересы определенных категорий граждан (пожилых, мотоциклистов, детей). Так, в созданных в Англии специализированных клубах детей обучают правилам дорожного движения. Целями таких занятий являются обучение простейшим основам дорожной грамотности детей младшего дошкольного и школьного возраста с помощью игровых форм подачи информации. На таких занятиях дети выступают в роли пешеходов, вырабатывая привычку соблюдать в любой ситуации правила дорожного движения, быструю реакцию в случае возникновения неоднозначных ситуаций на дороге. Для таких занятий разработаны общегодовые учебные программы, предусматривающие проведение 12 занятий ежемесячно².

Кроме того, в Австрии существует автотуристический клуб, который был создан в 1946 г. путём объединения австрийского туристического клуба и австрийского автомобильного клуба, существовавших соответственно 1896 г. и 1898 г. В 2008 г. клуб насчитывал 1,73 млн. членов, являясь 7-м по величине среди аналогичных клубов в мире. Клуб представляет собой экономически независимую общественную организацию, его бюджет форми-

¹ См.: Diese Webseite verwendet Cookies. URL: <https://www.mobilundsicher.de> (дата обращения: 09.04.2024).

² См.: Смородина В.А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 99-100.

руется за счёт членских взносов и доходов от деятельности образованных им предприятий.

Основная задача клуба - круглосуточное оказание технической помощи автомобилистам на дороге. На территории Австрии располагается 16 вертолётных площадок службы спасения клуба, её вертолёты совместно с вертолётами общества Красного креста, Австрийской горноспасательной службы и Службы спасения Вены вылетают при необходимости на место ДТП и несчастных случаев в горах. Клуб проводит технический осмотр транспортных средств, тестирование новых и поддержанных автомобилей на соответствие требованиям безопасности, предоставляет бесплатные юридические консультации при возникновении ДТП.

После введения в стране в 2003 г. обязательного антиаварийного обучения водителей клуб направляет своих членов в учебные центры Всеобщего германского автомобильного клуба (АДАК) в течении 3 - 9 месяцев после выдачи водительского удостоверения в порядке двухступенчатого процесса подготовки.

Начиная с 1965 г. клуб совместно с австрийским радиовещанием передаёт информацию о ситуациях на дорогах страны, которую можно получить по телефону или через Интернет.

Автомобилеклуб Австрии - второе по величине общественное формирование в стране - был основан в 1899 г. как объединение союзов рабочих - велосипедистов. В последующие годы клуб развивался как сервисная организация для своих членов. Клуб располагает 95 центрами технического обслуживания транспортных средств, в которых работают 550 специалистов, 200 автомобилями техпомощи, 3 центрами по обучению безопасным методам управления автомобилем. Издаёт собственный журнал. Участвует во всех информационно - пропагандистских компаниях по безопасности дорожного движения, в организации национальных и международных вело - и мотосоревнований и пробегов. Европейский автомобильно-транспортный клуб образован в 2002 г. Наряду с обычными для подобных клубов услугами по ока-

занию помощи автомобилистам как на территории Австрии, так и по всей Европе (клуб имеет 500 станций техобслуживания транспортных средств в стране и 52 - в других европейских государствах), информацию о ситуации на дорогах, юридическими консультациями, вместе с другими общественными организациями участвует в пропагандистских мероприятиях по безопасности дорожного движения.

Существует несколько видов членства в клубе, для каждого из которых предусмотрен свой комплекс бесплатных услуг. В клуб в качестве коллективных членов принимаются организации и предприятия. Транспортный клуб Австрии создан в 1988 г. в г. Вена. Это единственная в стране общественная организация, выступающая за экологическую безопасность транспортных средств, поддерживает развитие общественного и велосипедного транспорта. Имеет свой исследовательский центр, оказывает правовую помощь владельцам безмоторных транспортных средств, издаёт собственный журнал «VCOMagazin». Защищает интересы пешеходов, детей, лиц пожилого возраста и велосипедистов.

В Великобритании существует Королевское общество предупреждения несчастных случаев (RoSPA) - благотворительная организация под патронажем королевы Великобритании, существует более 90 лет, видит цель своей деятельности в повышении уровня безопасности граждан во всех сферах жизни: на работе, во время отдыха, на дороге, дома, в школах.

Применительно к безопасности дорожного движения организация считает своей задачей добиваться осознания обществом потребности в системе управления рисками и содействия её создателям, повышение стандартов управления мотоциклами и автомобилями, улучшения поведения водителей в процессе движения, совершенствования программ подготовки водителей.¹

RoSPA собирает и анализирует данные о ДТП, информирует и спонсирует проведение исследований, участвует в формировании политики в обла-

¹ Институты Гражданского общества в области обеспечения безопасности дорожного движения // Обзорная информация / зарубежный опыт. Выпуск 22. М., 2010.

сти обеспечения безопасности дорожного движения, информационной и воспитательной работе, дорожному аудите, организует консультации экспертов, оказывает помощь пострадавшим в ДТП и членам их семей.

С 2018г. общество проводило активную пропагандистскую работу против пользования мобильным телефоном во время управления транспортным средством (в 2003 г. такой запрет был введен законодательно), разработало методику проведения квалификационных экзаменов для водителей коммерческих транспортных средств, новые принципы обучения детей правилам безопасного поведения на дороге.

RoSPA активно сотрудничает с органами исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, другими общественными организациями, средствами массовой информации. Общество существует на средства от пожертвований частных лиц, добровольные субсидии организаций, поддерживающих его работу, а также на доходы от издательской деятельности¹.

«Мир на дороге» – благотворительная организация, цель деятельности которой – оказание помощи пострадавшим в ДТП и членам их семей, основана частным лицом в 1992 г. в память о погибшем на дороге сыне, предоставляет психологическую и юридическую помощь пострадавшим, лоббирует принятие национальных стандартов в отношении расследования обстоятельств возникновения ДТП и медицинского обследования жертв автомобильных аварий, проводит пропагандистские кампании по снижению дорожно-транспортного травматизма. Организация открыла национальную горячую линию для получения информации по всем вопросам, касающимся расследования происшествий, получения компенсаций и т.д.

В Дании, как и в некоторых других государствах, действует несколько общественных организаций, объединяющих автотуристов, просто автолюбителей, других участников дорожного движения. Существуют клубы дорож-

¹ Вдовиченко В.В. Отдельные формы взаимодействия ГИБДД с государственными органами, общественными формированиями, гражданами и СМИ: учебное пособие. Орёл, 2014. С. 64.

ного движения для детей в возрасте от 3 до 6,5 лет, в школах организуются школьные дорожные патрули. Работа общественных формирований координируется и направляется правительственным Советом безопасности дорожного движения. В то же время в силу исторических и национальных особенностей страны одной из самых популярных общественных организаций является Федерация велосипедистов Дании. Она была основана в 1905 г., в настоящее время насчитывает несколько десятков тысяч членов и большое количество местных отделений, образуемых при муниципалитетах и сотрудничающих с их инженерно-дорожными службами¹.

При участии федерации решаются вопросы создания безопасных дорожных условий для движения велосипедистов. Совместно с инженерами - дорожниками члены федерации разрабатывают проекты развития дорожной сети, специального оборудования велосипедных дорожек. Федерация занимается также вопросами налаживания производства и продажи защитного снаряжения для велосипедистов.

Канадская ассоциация профессионалов в области безопасности дорожного движения образована в 1985 г. в целях распространения знаний по различным проблемам снижения аварийности, расширение контактов специалистов разного профиля, работающих в данной области, обмена опытом, предоставления политическим и должностным лицам различных государственных органов актуальной, научно - обоснованной информации, а также мнения авторитетных специалистов по разным направлениям деятельности.

Для достижения провозглашённой цели ассоциация формирует собственный банк данных научной, научно - технической и иной информации, организует доступ к нему для своих членов, а также доступ к веб-сайтам членов ассоциации, обеспечивая в то же время конфиденциальность личных сведений и защиту интеллектуальной собственности. Ассоциация не предо-

¹ Гражданское общество. Зарубежный опыт (Дания 2016). URL: <https://rg.ru/2016/11/28/grobch-izmenilos-zarubezh-zakonodatelstvo-v-2016-godu.html>.

ставляет информацию третьим лицам на коммерческой основе.¹ На веб-сайте ассоциации публикуются международные новости в области безопасности дорожного движения, информация о предстоящих конференциях, симпозиумах, семинарах по различным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, ассоциация издаёт ежемесячный реферативный журнал всех публикаций в стране по теме безопасности дорожного движения. Стать членом ассоциации может любой гражданин, представивший о себе сведения, подтверждающие его интерес к проблемам транспорта и аварийности, и уплачивающий ежегодный взнос в размере 50 долларов. Ежегодный членский взнос для студентов - 10 долларов. Таким образом, сотрудничество сотрудников полиции с гражданским обществом в иностранных государствах, в том числе через диалог с широким кругом общественных организаций, имеет важное значение для поддержания стабильности, снижения роста ДТП и смертности на дорогах. Разработка актуальных вопросов, постановка существующих проблем и совместное их решение является залогом стабильного общества, которое совместными силами огородило себя от смертности и детского дорожного травматизма.

Кроме изложенного выше, использование защитных ограждений, сдерживающих автомобильный транспорт и предотвращающих столкновение с другими машинами или пешеходами, находящимися на пешеходной дорожке, было предложено к применению в Королевствах Дания, Швеция, Швейцарской Конфедерации и Соединенном Королевстве Великобритании. Создаваемые ограждения должны быть из упругого и гибкого материала, а не из жесткого бетона или камня. Наблюдения показали, что использования такого рода ограждений способствует существенному сокращению случаев, повлекших серьезный дорожно-транспортный травматизм.

Использование, как способ сделать пешеходов и велосипедистов или мотоциклистов более заметными, ношения ими одежды с аксессуарами и

¹ Институты Гражданского общества в области обеспечения безопасности дорожного движения // Обзорная информация / зарубежный опыт. Выпуск 22. М., 2013. С. 14.

элементами светоотражения, подтвердило свою безусловную эффективность. Однако, приобретение такого рода специальной одежды для населения ряда стран с низким экономическим и социальным уровнем практически недоступна. Часто дети становятся жертвами дорожных аварий из-за того, что в условиях плохой видимости или темноте они не заметны для водителя¹. В связи с этим в России в ноябре 2014 года вступили изменения, внесенные в Правила дорожного движения, устанавливающие, что «при движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств»².

Несомненный интерес представляет опыт Республики Казахстан, где Комитет дорожной полиции МВД проводит целенаправленную и разностороннюю работу по профилактике случаев детского дорожно-транспортного травматизма. Обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах способствует оборудование более 90 % школ республики классами безопасности дорожного движения и около 50% – автоплощадками.³

Результаты анализа опыта деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в дальнем и ближнем зарубежье показывают, что зарубежное законодательство ориентировано на усиление материальной ответственности нарушителей дорожного движения, в виде применения не только больших штрафов, но и конфискации автотранспортных средств, лишение права управления транспортным средством, привязка количества и

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; 2023. № 41, ст. 7100.

³ См.: Материалы официального интернет-сайта Министерства внутренних дел Республики Казахстан. URL: <http://mvd.gov.kz> (дата обращения: 09.04.2024).

серьезности нарушений к плате за обязательную годовую страховку автомобиля.

Благополучным европейским государством по вопросам безопасности дорожного движения считается Федеративная Республика Германия, в которой, согласно статистическим данным¹, показатели аварийности чуть ли ни самые низкие среди европейских стран, что можно объяснить высокой эффективностью системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения².

К особенностям системы государственного управления безопасностью дорожного движения в ФРГ следует отнести четкость в разграничении функций государственного управления в сфере безопасности дорожного движения, а также поддерживаемое постоянно взаимодействие субъектов, которые ответственны за обеспечение безопасности на дорогах, с предпринимателями³, осуществляющими деятельность в сфере автомобильной промышленности, представителями страховых организаций и общественных объединений.

Положительным примером для России может служить опыт Швеции, где в 1997 году парламент одобрил новую программу дорожной безопасности «Цель – ноль», в которой в качестве партнеров сотрудничают все организации и лица, тем или иным образом связанные с системой дорожного движения в Швеции, и совместно определяют задачи и устанавливают другие стандарты эффективности. Задача этой программы заключается в том, чтобы обеспечить полное отсутствие летальных исходов и тяжелых травм в результате дорожных аварий. В ее основе лежит концепция охраны здоровья насе-

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ за 2019 год. URL: <https://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-regional-status-report-on-road-safety-2019> (дата обращения: 09.04.2024).

² Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

³ Там же.

ления¹. Суть принципа «нулевой терпимости»² состоит в восприятии смертности на дорогах, не как зла, связанного с ростом автомобильного парка, а прежде всего, в необходимости оценки влияния человеческого фактора. «Vision zero» закрепляет положение о необходимости разделения ответственности за смертность на дорогах. За ДТП, влекущие, в том числе, смерть детей, должен отвечать не только водитель, а так же строители дорог, организации обслуживающие дороги, производители автомобилей и т.д.

Комплекс мероприятий благодаря которому удалось достигнуть снижения показателей ДТП (в том числе и участием детей), включает в себя следующие основные мероприятия:

- улучшение окружающей дорожно-транспортной среды, преимущественно выражающееся в разделении транспортных и пешеходных потоков;

- ограничение скорости в населенных пунктах до 30 км/ч. Такое, достаточно строгое ограничение, по Российским меркам, связано с проведенными исследованиями в этой области, благодаря которым, ученые доказали, что указанная выше скорость является максимальным пределом, позволяющем пешеходу выжить, в случае наезда на него. Прерогатива определения дорог и ее участков на которых возможно и необходимо установление такого ограничения принадлежит местным властям Швеции;

- увеличение числа средств фиксации нарушений ПДД;

- обучение детей с раннего возраста безопасному поведению на дорогах.

Стоит отметить, что в Швеции показатели смертности от ДТП, так же как и показатели детского дорожно-транспортного травматизма, находятся на одном из самых низких уровней в мире.

Многие национальные инициативы и программы по безопасности дорожного движения подчеркивают, что осведомленность детей о важности безопасности дорожного движения значительно возросла, и делается все

¹ См.: Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме. Женева, 2004.

² Добрая Дорога Детства («ДДД»). 2016. № 5. С. 4-6. URL: <https://www.dddgazeta.ru>.

больше и больше для этого. Это относится, в частности, к регионам с низким и средним уровнем дохода. Например, в ноябре 2018 года министры транспорта со всей Африки присоединились к первому Африканскому форуму по безопасности дорожного движения в Марракеше. Также на Форуме была представлена Африканская обсерватория безопасности дорожного движения, которая была создана Фондом FIA совместно с ВОЗ и консорциумом, состоящим из FIA, Международного транспортного форума и Всемирного банка. Важную консультативную роль сыграла Международная база данных о дорожно-транспортных происшествиях (IRTAD). Следуя своему примеру, Африканская обсерватория безопасности дорожного движения должна использовать национальные правительства в Африке для сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях и других показателей и сделать их сопоставимыми¹.

Также на других континентах в последние годы было запущено много инициатив. Например, пилотный проект «Vision Zero for Youth» в Мехико. Это первый латиноамериканский город, который поставил своей целью сокращение числа смертей детей и молодежи. Пилотный проект, поддержанный ITDP города Вены и страховой компанией AXA, нацелен прежде всего на школы. Например, в Германии дети в школу добираются на велосипеде. Немецкие представители власти разработали программу постепенной интеграции школьников в систему дорожного движения. Соответственно, для того, чтобы получить возможность управлять велосипедом детям необходимо изучить правила дорожного движения. В роли инструкторов выступают служащие полиции. Дети учатся тормозить перед светофором, взмахивают рукой, предупреждая о повороте, учатся совершать обгоны и другие маневры на дороге.

Программу обучения школьников правилам движения на велосипеде финансирует ведомство по делам детей. За каждой начальной школой закреплены полицейские, обучающие детей навыкам передвижения на

¹ См.: Там же.

дорогах. Первые занятия проходят на школьном дворе. В третьем и четвертом классах ученики занимаются на специально оборудованной площадке, а по окончании начальной школы сдают экзамены на вождение велосипеда в реальных городских условиях.

Строгие экзаменаторы наблюдают, как дети реагируют на дорожные знаки, могут ли, поворачивая, поднимать одну руку, указывая направление - это умение требует немалой координации, на что способен далеко не каждый взрослый. Если ребенок не сдал экзамен, учителя не разрешают ему ездить в школу на велосипеде.

Положительный опыт вышеперечисленных стран является привлекательным для его применения в России, поэтому предлагается в образовательных организациях начального и среднего образования ввести учебный курс «Правила дорожного движения». В начальных классах он может быть реализован за счет классных часов.

В Республике Беларусь главная задача Государственной автомобильной инспекции – пропаганда безопасности дорожного движения, добиться, чтобы эта проблема волновала не отдельных людей, а абсолютно каждого¹. В период длинных каникул, особая ответственность за несовершеннолетних участников дорожного движения возлагается на родителей. Ввиду беззаботности и увлеченности играми, дети забывают элементарные правила дорожного движения. Каждый родитель должен взять за основу и отправляя ребенка на прогулку, не забывать напоминать ему о том, как безопасно вести себя на дороге. По мнению белорусских сотрудников ГАИ, необходимо ежедневно напоминать детям, что: переходить дорогу разрешено лишь в установленных для этого местах;

¹ См.: Тюрин О.Н. О формах и методах работы Госавтоинспекции Беларуси в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, передовые формы работы: материалы семинара-совещания сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации (в рамках V Межгосударственного слёта юных инспекторов движения, 28.09.-02.10.2010). Орёл, 2010. С. 17.

пересекать проезжую часть дороги безопасно лишь после того, как ребенок посмотрел по сторонам и убедился, что дорога «чистая», либо водитель остановился и пропускает пешехода или велосипедиста; нельзя перебежать дорогу и не начинать переход на желтый свет светофора; небезопасно играть вблизи проезжей части.

Таким образом, изучив особенности предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в зарубежных странах, можем условно разделить их опыт на группы по характерным признакам.

Первая группа стран, куда входят Австрия, Германия, Япония, Англия, Финляндия, Казахстан и Белоруссия, характеризуется развитой деятельностью по обучению и воспитанию детей в духе соблюдения ПДД и активным вовлечением общественности в работу по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. А, например, в Дании, Швеции, Швейцарии и Бельгии большое внимание уделяется автомобильным дорогам, их качеству и безопасности; кроме того, в этих государствах предусмотрены достаточно высокие штрафы за нарушение ПДД.

Российская Федерация в сравнении с другими государствами во многом уступает в сфере организации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения на сегодняшний день. Это связано как с обустройством дорожной сети, уровнем культуры вождения в нашей стране, так и с несовершенством норм права в данной сфере.

Проанализировав действующее законодательство зарубежных стран, предлагаем в России взять за основу положительный опыт зарубежных стран, характерный как для первой, так и для второй группы, и применять его в практической деятельности. В частности, учитывать при перевозке несовершеннолетних детей не только возраст и вес, как предусмотрено в настоящее время российским законодательством, но и рост, как закреплено в стандартах европейских стран; серьезное внимание уделять непрерывному процессу обучения детей правилам дорожного движения и правилам поведения участников дорожного движения начиная с раннего возраста; по опыту и подобию

других стран привлекать для участия в профилактических мероприятиях волонтеров, равнодушных представителей общественности и иных структур правоохранительной направленности; чаще использовать возможности интернет-ресурсов, социальных сетей.

ГЛАВА 2. СТРУКТУРА КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОБЛАСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В РФ

2.1. Цели и задачи органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

В системе государственных органов, которые обладают определенной самостоятельностью в принятии решений о применении к гражданам различного рода мер принуждения с целью пресечения и предупреждения попыток совершения противоправных поступков, а также привлечению к ответственности за уже совершенные правонарушения, значительное место занимают органы внутренних дел. При этом особое место в категории правонарушений занимают те, которые совершаются в условиях улично-дорожной сети и с участием детей. В этой связи необходимо обозначить роль и место ОВД в системе государственных органов, участвующих в предупреждении этой категории правонарушений и определить основные цели и задачи.

С января по сентябрь 2023 года в России произошло более 13,6 тыс. аварий с участием несовершеннолетних (-5% по сравнению с 10 месяцами прошлого года), в которых 458 детей погибли и почти 15 тыс. получили травмы различной степени тяжести. При этом около 60% из всех, попавших в ДТП детей, перевозились без использования детского удерживающего устройства. Это говорит о том, что до настоящего времени определенная часть водителей безответственно относятся к перевозке детей. 37% аварий

связаны с наездом на детей-пешеходов, а также участились случаи, когда несовершеннолетних сбивают на пешеходных переходах. Примерно 3% аварий в 2023 году произошло по вине подростков, управлявших велосипедом, скутером, электросамокатом или даже автомобилем¹.

Еще одной причиной возникновения ДТП с участием детей является – недостаточная видимость на дороге. Находясь за рулем на слабо освещенной улице, водитель может не заметить пешехода или велосипедиста. Последствиями этого внезапного столкновения может быть, как травма, так и летальный исход. Особенно опасны такие ситуации для детей, которые возвращаются домой из школы или с дополнительных занятий в сумерках.

В данном случае самым эффективным методом профилактики является использование световозвращающих элементов. Светоотражатели предназначены для того, чтобы сделать человека лучше видимым и более заметным на улице в темное время (вечером, ночью) и пасмурным днем, они повышают уровень безопасности на дорогах. Родители обязаны обеспечить детей предметами со светоотражающими элементами, чтобы в темное время суток они были заметны для автомобилистов издалека, это снизит риск дорожно-транспортных происшествий.

Опыт зарубежных стран показал положительное влияние светоотражателей на состояние уровня безопасности пешеходов. Шведские учёные доказали, что человек в одежде тёмных тонов с небольшим элементом из световозвращающего материала заметен на более дальнем расстоянии, чем полностью одетый в светлое. Световозвращающий элемент способен обеспечить видимость пешехода водителем транспортного средства на расстоянии до 200 метров при попадании на него ближнего света фар, что позволяет предпринять меры по снижению скорости и эффективному

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ за 2019 год. URL: <https://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-regional-status-report-on-road-safety-2019> (дата обращения: 09.04.2024).

торможению даже на скорости 100 км/ч на обледенелой дороге¹. Для сравнения, пешеход без сигнальных средств будет замечен на расстоянии 50 м, что даже на сухой дороге на скорости 60 км/ч не позволит своевременно предпринять меры по предотвращению наезда на пешехода.

В 2006 году в республике Беларусь была введена норма, обязывающая пешехода в тёмное время суток надевать одежду со светоотражателями, тем самым становиться заметным для водителей. Кроме того, была предусмотрена организация производства светоотражающих фликеров и налажено систематическое доведение до сведения граждан целей этой кампании, а также ответственности за нарушение этих требований законодательства. Надо отметить, что первый год после применения на практике новой законодательной меры, привело к положительному результату-аварий с участием пешеходов в темное время суток стало меньше. В течение последующих лет нововведение также доказывало свою эффективность.

Такой жилет может быть компактно свернут и размещаться в рюкзаке, женской сумке и даже в кармане. Структура ткани позволяет использовать такую одежду без дискомфорта, так как жилет становится лёгким и обладает лучшей проницаемостью воздуха. Важнейшей особенностью трикотажных сеток является их способность сохранять и восстанавливать первоначальную форму. Этот вид тканей чрезвычайно прост и неприхотлив в обслуживании и уходе. Также трикотажная сетка слабо подвержена загрязнению и легко отстирывается. Для надёжности использования данной разновидности одежды и увеличения эффективности видимости пешехода сбоку, можно дополнительно оборудовать жилет встроенным поясом, затягивающимся по необходимости. Такое крепление жилета позволит сохранять функции данного сигнального средства – обеспечение видимости вне зависимости от внешних факторов (ветра).

¹ Ильина И.Е., Исхаков М.М., Кокарев П.И., Пожидаева Е.С. Обеспечение безопасности пешехода в условиях недостаточной видимости // Молодой ученый. 2015. № 7. С. 138-141.

Таким образом, предупреждение правонарушений в области дорожного движения несовершеннолетними является первоочередным направлением государственной политики, направленным на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Ребёнок, находящийся на дороге в качестве, наиболее уязвим в виду незащищённости в случае наезда автомобиля. Кроме того, особенности активного поведения детей на дороге повышают угрозу возникновения аварийных ситуаций. Принятие вышеперечисленных сможет оказать положительное воздействие на общую картину безопасности дорожного движения и предупредит правонарушения детьми в виду доступности в понимании правил.

При этом основные причины ДТП с участием детей, позволяют определить факторы риска. Первым таким фактором является **человек**. У человека есть определённый ресурс, которым он обладает, в том числе и находясь за рулем. Когда человек утомляется, управляя автомобилем, уровень его внимания снижается, скорость реакции замедляется, что может стать причиной ДТП. Второй фактор риска – это **дорога**. Для снижения влияния этого фактора риска на возникновение ДТП необходимо исключение плохого состояния дорожного полотна, повышение качества материалов, используемых для строительства дорог, анализ появившихся нанотехнологий изготовления отдельных дорожных сооружений, а также применение этих новейших техник и технологий в практической деятельности дорожных и технических служб.

Подразделения полиции преследуют в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма основные цели, которые возможно определить, основываясь на анализе факторов риска:

- 1) Сохранение жизни и здоровья детей.
- 2) Повышение уровня правосознания участников дорожного движения.

Обозначенные выше цели, стоящие перед полицией в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, коррелируются с задачами в этой области:

1) Организация превентивных мероприятий с гражданами-участниками дорожного движения.

2) Обучение дорожной грамотности и формирование культуры поведения на дорогах.

Первая обозначенная задача (организация превентивных мероприятий с гражданами-участниками дорожного движения) находится под пристальным вниманием первых лиц государства. Этот факт подтверждается активными изменениями в законодательстве, регулирующем данную сферу общественных отношений:

– Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 г. «Об утверждении стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы»¹;

– Приказ МВД России от 29 декабря 2018 года № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения»².

В 2018 году была принята и утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы³. Основными целями, обозначенными в ней, являются повышение безопасности дорожного движения, стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году. Предполагается, что к

¹ См.: Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ См.: Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2024 году показатель социального риска в России составит не более четырех погибших на сто тысяч населения.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы указано, что для достижения цели по снижению аварийности на дорогах необходимо развивать такое направление, как изменение поведения участников дорожного движения для неукоснительного соблюдения норм и правил дорожного движения. Это возможно, если реализовывать профилактические мероприятия и осуществлять действия, повышающие уровень грамотности граждан, как участников дорожного движения, например,

- разработка образовательных программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах;
- совершенствование практики проведения информационно-разъяснительной работы, осуществляемой средствами массовой информации, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развитие принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения;
- формирование положительного имиджа сотрудников Госавтоинспекции как представителей государственного органа, осуществляющего контрольно-надзорные функции в области дорожного движения. При этом, по мнению А.А. Гришковца, деятельность контрольно-надзорных органов ни в коем случае не должна быть направлена на наполнение бюджетов всех уровней бюджетной системы за счет штрафов, т. е. неналоговых доходов. Цель этой деятельности – защита прав граждан, их жизни и здоровья в тех сферах, где для них есть риски и реальные угрозы, профилактика возможных правонарушений обязательных правил там, где эти

правила объективно обусловлены¹. По мнению С.М. Зырянова в контрольно-надзорном правоотношении у инспектора возникает субъективное право проверить поведение контролируемого лица и установить его соответствие обязательным требованиям. У контролируемого лица появляется корреспондирующая этому праву юридическая обязанность обеспечить проведение проверки, не препятствовать ей. И, таким образом, объектом контрольно-надзорных правоотношений следует признать оценку соблюдения обязательных требований²;

– вовлечение общественных организаций, ассоциаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества в профилактическую работу³.

В Наставлении по пропаганде безопасности дорожного движения сказано, что профилактические мероприятия и действия по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма являются задачей пропаганды⁴. А обеспечение безопасности, по мнению А.И. Стахова, является, с одной стороны, составной частью государственного управления, с другой – охватывает часть муниципального управления⁵.

Так, деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местно-

¹ Гришкoveц А.А. Актуальные проблемы совершенствования законодательства о государственном контроле и надзоре // Материалы V Всероссийской научно-практической конференции. Н. Новгород, 2019.

² Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор): монография. М., 2023. 232 с.

³ См.: Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴ См.: Павлова Е.В. Профилактика административных правонарушений в области дорожного движения как фактор обеспечения безопасности на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Орел, 2018.

⁵ Стахов А.И. Административно-правовое регулирование безопасности в Российской Федерации: монография. М., 2021. 248 с.

го самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями¹, средствами массовой информации и иными заинтересованными лицами². Для повышения эффективности данного направления предлагается оптимизировать работу имеющихся кадровых ресурсов МВД, в частности, службы участковых уполномоченных полиции и инспекторов по делам несовершеннолетних, проводящих в рамках выполнения своих служебных обязанностей периодические образовательные мероприятия. В качестве инструмента повышения эффективности работы для планирования и организации практических мероприятий предлагается создание единого централизованного электронного ресурса, посвящённого безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения. Предполагается, что данный электронный ресурс будет содержать два основных блока, каждый из которых оснащён интегрированной системой поиска. В основном блоке, содержащем наглядные материалы с системой контроля полученных знаний, реализуется возможность ознакомления, скачивания и распечатывания материалов. Наглядные материалы должны обладать единообразием, соответствовать специально разработанным единым требованиям оформления. При наполнении данного раздела предлагается использовать дифференцированный подход, учитывающий возраст несовершеннолетнего. Таким образом, материалы разделены на три основных категории, соотнесённые с соответствующими образовательными классами. Внутри каждого возрастного блока представлен массив информации, который следует структурировать по ключевым темам, посвящённым безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения. В рамках блока, посвящённого системе контроля, помимо размещения стандартных форм контроля, выполненных в виде те-

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

стовых заданий, задач, устных и письменных проверочных работ, предлагается реализовать принцип интерактивности, разработав специальные online-тренажёры, интерактивные задания в игровой форме. Таким образом, любой сотрудник службы участковых уполномоченных полиции и подразделений по делам несовершеннолетних получает возможность применять готовый комплект материалов с возможностью скачивания на личный электронный носитель, что позволит более эффективно расходовать рабочее время, повысить эффективность профилактической работы с несовершеннолетними. Создание подобного единого централизованного электронного ресурса существенно повысит уровень интеграции кадровых ресурсов отделов (отделений) участковых уполномоченных полиции и подразделений по делам несовершеннолетних в образовательную работу по обеспечению безопасности несовершеннолетних на дорогах.

Однако, в первую очередь деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма осуществляют сотрудники Госавтоинспекции, которые занимаются непосредственно профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма, которая ведется подразделением пропаганды безопасности дорожного движения по следующим основным направлениям:

1. Проведение мониторинга материалов по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС ГИБДД).

2. Планирование деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) на основе изучения материалов проверок по фактам ДТП и дифференцированного анализа состояния и динамики аварийности с участием детей с использованием статистических данных информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), а также эффективности принимаемых мер по профилактике ДДТТ.

3. Ведение наблюдательных дел дошкольных образовательных и общеобразовательных организаций, содержащих:

- сведения об образовательной организации;
- паспорт дорожной безопасности образовательной организации;
- материалы по фактам дорожно-транспортных происшествий с обучающимися и принятым по ним мерам, организации работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы).

4. Ведение контрольно-накопительных дел по проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям, взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами управления образованием, общественными организациями и объединениями¹, а также иными заинтересованными лицами.

5. Изучение организации в образовательных заведениях работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах.

6. Участие в организации и проведении конференций, дискуссий, форумов, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

7. Оказание консультативной методической помощи в создании и функционировании базовых дошкольных образовательных и общеобразовательных организаций, паспортов дорожной безопасности образовательных организаций, кабинетов, уголков и детских площадок по безопасности дорожного движения (детских транспортных площадок).

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

8. Рецензирование образовательных программ и пособий, сценариев и постановок детских игр, спектаклей, конкурсов, соревнований и викторин по тематике дорожного движения.

9. Оказание содействия в создании и организации работы центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, стационарных и мобильных автогородков.

10. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) по БДД в образовательных организациях, в том числе с использованием стационарных и мобильных автогородков, детских площадок по БДД (детских транспортных площадок), для формирования у детей правосознания и правовой культуры в области дорожного движения, привития им навыков безопасного поведения на дорогах.

11. Оказание содействия в организации и проведении конкурсов и соревнований по основам Правил дорожного движения.

12. Оказание содействия методическим центрам и организациям, осуществляющим переподготовку и повышение квалификации педагогических работников по вопросам обучения детей основам безопасного поведения на дорогах.

13. Оказание содействия в развитии движения отрядов юных инспекторов движения и детско-юношеских автомобильных школ, вовлечение детей в проведение профилактической работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде БДД.

14. Организация профилактической работы по БДД с детьми в летний период в организациях отдыха и оздоровления детей, в том числе действующих на базе образовательных организаций.

15. Участие в разработке примерных планов мероприятий по профилактике ДДТТ для образовательных организаций на учебный год.

16. Участие в заседаниях советов и совещаниях органов управления образованием, педагогических советов образовательных организаций,

родительских собраниях по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

17. Консультирование педагогических работников по вопросам разработки обучающимися начальных классов совместно с родителями индивидуальных схем безопасных маршрутов движения от дома до образовательной организации и обратно домой, оказание помощи в проведении мероприятий по отработке практических навыков безопасного движения детей в районах расположения образовательных организаций¹.

Кроме того, представителем власти, который имеет возможность быть привлеченным к проведению мероприятий в области безопасности дорожного движения, является участковый уполномоченный полиции². Так, непосредственную работу с детьми осуществляют подразделения полиции по делам несовершеннолетних. В своей деятельности сотрудники руководствуются Приказом МВД России от 15 октября 2013 года № 845 «Об утверждении инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних ОВД Российской Федерации»³. В инструкции перечислены основные права и обязанности сотрудников подразделений полиции по делам несовершеннолетних. Их работа в основном направлена на предупреждение правонарушений и преступлений, совершаемых несовершеннолетними.

Инспектор по делам несовершеннолетних проводит индивидуальную профилактическую работу с родителями юных нарушителей правопорядка,

¹ См.: Вашкевич А.В. Профессиональное взаимодействие Госавтоинспекции и органов образования, как основа осуществления целостного педагогического процесса формирования правосознания и правовой культуры несовершеннолетних // Мир политики и социологии. 2018. № 9-10. С. 91-92.

² См.: О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности: Приказ МВД России от 29.03.2019 № 205 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.04.2024).

³ См.: Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД России от 15.10.2013 № 845 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2014. № 11.

если вина ребенка доказана, под контролем комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав, а также с родителями, не исполняющими свои обязанности по воспитанию детей. Таким образом, контингент, с которым приходится сталкиваться сотрудникам подразделений полиции по делам несовершеннолетних, не всегда является благополучным. Указанное обстоятельство может способствовать тому, что данная категория граждан преступит рамки закона и нарушит, в частности, правила дорожного движения, что в свою очередь приведет к негативным последствиям, отражающимся непосредственно на детях. Например, нетрезвый родитель, перевозящий ребенка на личном автотранспорте: потенциально такой водитель представляет угрозу для всех категорий участников дорожного движения, но в первую очередь подвергает опасности собственного ребенка.

В связи с этим сотрудники подразделений по делам несовершеннолетних могут проводить профилактическую работу на закрепленной территории и с родителями, и с детьми из неблагополучных семей, состоящими на учете, по вопросам соблюдения правил дорожного движения, объясняя возможные последствия их нарушения. При этом с целью воздействия на сознание детей, состоящих на учете, можно применять различные способы наглядной агитации, в том числе демонстрирующей последствия нарушения правил дорожного движения, например, перехода улично-дорожной сети в неустановленном для этого месте¹. Это станет возможным только в результате тесного взаимодействия на постоянной основе сотрудников подразделений полиции по делам несовершеннолетних с подразделениями Госавтоинспекции, в частности с сотрудниками подразделений пропаганды.

Профилактическая деятельность является основным средством обеспечения безопасности дорожного движения, а анализ основополагающих документов, регулирующих деятельность подразделений полиции, имеющих

¹ Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

право участвовать в мероприятиях такого рода, показал, что в них нет информации об обязанности сотрудников подразделений по делам несовершеннолетних и участковых уполномоченных полиции осуществлять профилактическую работу по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Координация и контроль указанной деятельности относятся к компетенции комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав.

Вторая задача, стоящая перед ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, представляет собой непосредственное обучение различных категорий участников дорожной грамотности. Необходимо отметить, что правила дорожного движения нарушают не только дети, но и взрослые. В связи с этим обучение и разъяснение основных правил поведения на дороге надо проводить со всеми категориями участников дорожного движения. Детей необходимо научить верно оценивать дорожную ситуацию, избегать необоснованных рисков и выбирать безопасные пути передвижения¹.

В соответствии со статьей 29 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»² «обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную деятельность, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое обучение»³. В свою очередь, обучение – это целенаправленный процесс организации деятельности обучающихся по овладению знаниями, умениями, навыками и компетенцией, по приобретению опыта деятельности, развитию способностей, приобретению

¹ См.: Вербицкая С.И. Возможные ошибки при обучении детей правилам дорожного движения // Наука в современном мире: приоритеты развития. 2017. № 1 (3). С. 11.

² См.: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

³ Там же.

опыта применения знаний в повседневной жизни и формированию у обучающихся мотивации получения образования в течение всей жизни¹.

Кроме того, положениями Федерального закона «О безопасности дорожного движения» предусмотрена обязанность органов полиции совместно со СМИ «оказывать помощь в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах»². Примечательно и то, что Приказом Минобрнауки России от 17 мая 2012 года № 413 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования» предусмотрены требования к Программе воспитания и социализации обучающихся при получении среднего общего образования, которая обязательно должна содержать в себе описание форм и методов формирования у обучающихся экологической культуры, культуры здорового и безопасного образа жизни, включая мероприятия по обучению правилам безопасного поведения на дорогах³.

Чтобы обучение стало эффективным, оно должно быть обязательным, систематическим и непрерывным. Большинство европейских стран рассматривают образование в сфере дорожной безопасности как неотъемлемую часть целостного подхода к обеспечению детской безопасности на дорогах; во многих странах такое образование обязательно и дается как в начальной, так и в средней школах⁴.

В качестве одного из путей решения вышеуказанной задачи могло бы стать внесение изменений в программы среднего общего образования, запланировав подготовку учеников к управлению мотоциклами и

¹ См.: Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (ред. от 25.12.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 53 (ч. 1), ст. 7598; 2023. № 32, ст. 6211.

² Там же.

³ См.: Приказ Минобрнауки России от 17.05.2012 № 413 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования» (ред. от 12.08.2022) // Рос. газ. 21.06.2012. № 139.

⁴ См.: Данченко С.П. Перспективы формирования транспортной культуры молодежи // Актуальные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: инновации и тенденции развития (по материалам межрегиональной открытой научно-практической конференции, 20-22.03.2014). Выпуск 23. СПб., 2014.

автомобилями, а также сдачу итогового экзамена на право управления этими видами транспортных средств. Такая практика уже применялась во времена Советского Союза¹. В период с 1969-1970 учебного года старшеклассники обучались автоделу, осваивая основную школьную программу. Желавших было очень много, поэтому на каждые 35 учеников назначался один инструктор по вождению. В связи с тем, что освоить программу автодела не каждому удавалось за предусмотренное количество часов, в свободное от учебы время разрешалось брать индивидуальные уроки, повышая собственное мастерство.

Безусловно, процесс обучения автомобильному делу предполагал наличие технических и материальных средств, обеспечение которыми входило в компетенцию промышленные или сельскохозяйственные предприятия, подразделения Министерства обороны СССР.

После завершения обучения, школьники, прошедшие подготовку, сдавали квалифицированный экзамен органах Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел СССР, получая водительские удостоверения установленного в то время образца, однако практически управлять транспортным средством они могли только достигнув восемнадцатилетия².

На сегодняшний день в России в некоторых субъектах продолжает существование подобного рода практика, но не повсеместно. Однако, в странах, ранее входивших в состав Советского Союза, обучение вождению в средних школах продолжает осуществляться. Например, в США и Канаде в школах готовят водителей таких транспортных средств, как легковые автомобили и мотоциклы, причем обучение происходит на дополнительных

¹ Положение о порядке и сроках подготовки и переподготовки (повышения квалификации) водителей автотранспортных средств (утв. Приказом Госпрофобра СССР № 96, Минавтотранса РСФСР № 48, ЦК ДОСААФ СССР № 304 от 24.05.1985) // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. 1986. № 5.

² Постановление Совмина СССР от 14.01.1969 № 44 «Об обучении учащихся старших классов средних общеобразовательных школ автоделу» (ред. от 06.11.1986) // Свод законов СССР. 1990. Т. 3. С. 281.

курсах (факультативах), а в некоторых штатах в колледжах находит свое применение обязательный курс вождения¹.

Введение подобной практики во всех школах и гимназиях регионов нашей страны не будет противоречить действующему законодательству в области подготовки водителей транспортных средств, так как предусмотрена возможность обучения управлению автомобилем в шестнадцатилетнем возрасте². Повсеместно это станет возможным, если закрепить данное положение о внедрение в средних общеобразовательных школах такого обучения в нормативных правовых актах, с учетом достаточного финансирования.

Кроме нормативной базы подготовка к законодательному закреплению данного требования должна включать в себя следующие направления: соответствие лицензионным требованиям, а именно организация процесса должна происходить в специально подготовленных, оборудованных и отвечающим требованиям безопасности помещениях; помещение должно отвечать санитарным требованиям, а также быть технически оснащенной. Вместе с тем немаловажную роль играет методическое обеспечение³. Таким образом, перед сдачей данного помещения в пользование по назначению, необходимо провести обследование специалистами, которые дадут заключение о соответствии всем требованиям для теоретического обучения и приобретения практических навыков водителя⁴.

¹ Чарина П. «Водительское» со школьной скамьи // Федеральный образовательный портал «Учись.рф». URL: <https://учись.рф/blog/scholinyu-budni/voditelskoe-so-shkolnoj-skami> (дата обращения: 14.09.2023).

² Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; 2023. № 41, ст. 7100.

³ Там же.

⁴ Приказ МВД России от 22.04.2021 № 236 «Об утверждении порядка определения соответствия имеющихся у организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, условий для проведения экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий установленным требовани-

Таким образом, в условиях современного развития и с учетом потребностей получения навыка управления транспортным средством, представляется возможным ввести в школьную образовательную программу уроки вождения для старшеклассников. Если рассмотреть такой вариант, что за учебный год навыки управления транспортным средством получат хотя бы 35 человек, то это позволит снизить стоимость обучения, так как оплата профессиональной деятельности преподавателей и мастеров, а также расходы на содержание автомобилей (мотоциклов) будут осуществляться из средств федерального бюджета, как одно из направлений реализации образовательных программ.

Кроме того, необходимо учитывать важность такого обучения в образовательных организациях, в силу правового воспитания детей. Здесь стоит подчеркнуть персональную ответственность педагогов, родителей и сотрудников подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения за формирование у юных граждан навыков правомерного поведения. Эта ответственность за подготовку детей к жизни, и в частности за подготовку к жизни в условиях дорожного движения, закреплена федеральными законами Российской Федерации. В Федеральном законе от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» отмечается, что педагогические работники обязаны «...развивать у обучающихся познавательную активность, ...формировать гражданскую позицию, способность к труду и жизни в условиях современного мира¹, формировать у обучающихся культуру здорового и безопасного образа жизни; применять педагогически обоснованные и обеспечивающие высокое

ям» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 16.09.2023).

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

качество образования формы, методы обучения и воспитания; учитывать особенности психофизического развития обучающихся...»¹.

На основании изложенного можно выделить несколько этапов организации деятельности Госавтоинспекции в этом направлении административной деятельности. Так, на первом этапе осуществляется подготовка нормативных документов, регламентирующих совместную работу Госавтоинспекции с другими субъектами. Нормативная документация является неотъемлемой частью любой деятельности, которая обеспечивает процесс ее функционирования. В рассматриваемой сфере деятельности документация представляет собой в основном планы совместной деятельности, согласованные со всеми субъектами, которые в ней участвуют.

Второй этап включает организацию работы и назначение сотрудников, которые будут непосредственно участвовать в реализации плана совместной деятельности.

На третьем этапе проводится работа по привлечению к взаимодействию педагогов, работников дошкольных и школьных организаций, СМИ и телевидения, родителей. Организуются подготовка родителей и их обучение формам и методам подачи информации детям о безопасном поведении на дорогах.

При этом основными субъектами организации работы по предупреждению детской дорожной безопасности должны стать:

- сотрудники полиции как звено, организующее и контролирующее совместную деятельность заинтересованных субъектов;
- родители и семья, обеспечивающие непрерывность процесса формирования знаний, умений и навыков поведения на дороге. Основы

¹ Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (ред. от 25.12.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 53 (ч. 1), ст. 7598. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 32, ст. 6211.

безопасного поведения на дороге каждый ребенок должен изучать с малых лет в семье¹;

– дошкольные образовательные организации, способствующие формированию и развитию основных качеств личности и первоначальных знаний, умений и навыков по правилам дорожного движения;

– начальная и средняя школа, организующие процесс овладения научными основами регулирования дорожного движения и систему знаний, умений и навыков, обеспечивающих безопасность человека в процессе дорожного движения; детские внешкольные учреждения (клубы, автогородки и площадки, кружки и секции при клубах детского творчества, автошколы и др.), призванные организовать работу по расширению, углублению и совершенствованию² знаний в этой области.

Реализация планов по эффективному обучению детей азам дорожной грамотности с раннего возраста станет более продуктивной, если в работе будут задействованы различные общественные и некоммерческие объединения, основной целью которых является осуществление мер по предупреждению ДТП.

Необходимо отметить, что в России существуют некоммерческие организации, деятельность которых направлена на оказание помощи автомобильным школам. Эта помощь не только практического характера, но и теоретического, то есть представители негосударственных организаций разрабатывают определенные стратегии, планы по повышению качества подготовки водителей, проводят совместные совещания, конференции, где обозначают проблемные вопросы, нуждающиеся в поиске решений и планомерно анализируют способы их решения. Таковой организацией является Ассоциация юношеских автошкол, функционирующая в Российской

¹ Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Левшина Е.Н. Взаимодействие образовательных учреждений и Управления внутренних дел по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Ставропольского края): дис. ... канд. пед. наук. Ставрополь, 2005. С. 179.

Федерации с 1995 года¹. Во многих регионах ее представители осуществляют методическую работу с автошколами, главной задачей которых является систематическое обучение несовершеннолетних детей безопасному поведению на дорогах. И, что характерно, для этих регионов свойственно снижение числа ДТП с участием детей².

Некоммерческая организация Фонд пропаганды Безопасности Дорожного Движения «Новое Поколение» зарегистрирована Министерством юстиции по Новосибирской области 7 июля 2014 года. В состав Участников Фонда входят организации и люди, которые не один десяток лет занимаются подготовкой водителей, а, начиная с 2020 года и до настоящего времени ведут деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных организациях среди детей. Имея опыт в подготовке водителей и наблюдение за пробелами знаний о безопасном поведении на дорогах и улицах несовершеннолетних участников движения, создатели Фонда решили применить свой подход к разрешению вопроса безопасного и уважительного взаимного сосуществования на дороге всех участников движения, то есть воспитывать новое поколение пассажиров, пешеходов, водителей, которые с детского сада, являясь пешеходами и пассажирами, при системном педагогическом подходе станут в будущем грамотными водителями.

Фонд «Новое Поколение» в процессе проведения профилактических обучающих мероприятий с несовершеннолетними ставит перед собой ряд приоритетных задач:

- помочь усвоить требования ПДД для пешеходов, пассажиров и велосипедистов;
- воспитывать дисциплинированность и ответственность за свои действия на дороге;

¹ См.: Там же.

² См.: Материалы интернет-сайта Всероссийского общества автомобилистов. URL: www.voa.ru/docs (дата обращения: 02.07.2023).

- оказать содействие в выработке навыков по оказанию первой доврачебной помощи пострадавшему;
- сформировать сознательное и ответственное отношение к собственному здоровью, к личной безопасности и безопасности окружающих.

Кроме некоммерческих организаций, участвующих в профилактической работе, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, в большинстве регионов нашей страны функционируют благотворительные организации, к числу которых относятся: благотворительный фонд поддержки детей пострадавших в ДТП имени «Наташи Едыкиной»; благотворительный фонд «СТОПДТП»; Благотворительный фонд Памяти Николая Богатикова в поддержку пострадавших в ДТП; Русфонд. Целью таких организаций является адресная помощь нуждающимся детям, пострадавшим в ДТП. Помощь может заключаться в проведении необходимых операций, приобретении лекарств конкретному пострадавшему в ДТП ребенку, закупке необходимого оборудования, а также в психологической поддержке. Кроме этого создатели Фондов проводят акции по пропаганде безопасного поведения на дороге, обучают правилам дорожного движения дошкольников и детей школьного возраста, ориентируясь на воспитание общей культуры поведения участников дорожного движения, повышения безопасности на дорогах и сокращение числа жертв дорожно – транспортных происшествий.

Кроме вышеназванных организаций, в обеспечении безопасности детей на дорогах активно участвует Российский союз автостраховщиков¹, который в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 17 июля 2019 года № ПР-1381ГС² по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации 26 июня 2019 года РСА поручено обеспечить

¹ См.: Материалы интернет-сайта Российского союза автостраховщиков. URL: <https://autoins.ru/ob-rsa> (дата обращения: 02.01.2024).

² См.: Материалы интернет-сайта Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/61040> (дата обращения: 02.01.2024).

реализацию информационно-просветительских программ, направленных на профилактику правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, а также решить вопрос об организации работы центров профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в каждом субъекте Российской Федерации. В рамках исполнения этого поручения был создан проект «Лаборатория безопасности», который является инструментом для достижения главной цели в области безопасности дорожного движения – сокращения количества ДТП и пострадавших в их результате несовершеннолетних. Эта программа начала свое действие в 2017 году, на данный момент во всех регионах Российской Федерации открыты и действуют учебно-методические центры по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Главной целью проекта является то, что в рамках его реализации используется модульная система обучения детей правилам дорожного движения, причем дети объединены в категории по возрастам¹. Кроме этого в регионах Российской Федерации создаются «Лаборатория безопасности», которые представляют собой передвижные автомобильные городки оранжевого цвета. Задачей этих автогородков является курсировать по населенным пунктам и проводить обучающие уроки в области детской дорожной безопасности. Таким образом дети наглядно могут увидеть те ситуации и их последствия, в которых потенциально могут оказаться в случае несоблюдения правил дорожного движения.

Анализируя деятельность перечисленных организаций, масштабы и цели реализуемых ими проектов и задач, можно прийти к выводу о том, что взаимодействие государственных органов с негосударственными имеет ценность и значимость в деятельности по сохранению жизни и здоровья детей. По мнению Н.В. Якубенко, «в связи с различными задачами взаимодействие органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения должно строиться с учетом интересов и возможностей

¹ См.: Материалы интернет-сайта Общественной организации «Дорога – наша жизнь». URL: www.dorogajizni.ru (дата обращения: 02.01.2024).

каждой из служб, с максимальным привлечением их сил и средств. Организация мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения – это повседневные и разнообразные проявления управленческой деятельности, которые не фиксируются так же точно, как ее юридические формы¹. Их проведение не нуждается в издании специальных юридических актов, они не влекут непосредственных значимых юридических последствий (например, возникновения или прекращения административно-правовых отношений), но предпосылки и результаты их осуществления могут фиксироваться и юридически»².

Таким образом, на основе проведенного анализа деятельности отдельных субъектов, участвующих в защите детей от дорожно-транспортных аварий и борьбе с последствиями этих аварий, можно заключить, что в нашем государстве имеется возможность использования деятельности широкого круга заинтересованных в снижении количества ДТП с участием детей и тяжести их последствий³, а также привлекаемых для повышения дорожной грамотности среди несовершеннолетних. При этом необходимо структурировать организацию работы путем разработки программы непрерывного образования, включающей изучение правил дорожного движения детьми школьного возраста (с первого по четвертый класс) с целью формирования основ безопасного поведения на автодорогах. При подаче информации необходимо обратить внимание на возраст ребенка. Так, у дошкольников следует обратить особое внимание на боковое зрение, необходимое для ориентации в дорожной ситуации, слуховое и зрительное восприятие дорожной среды, умение ориентироваться в окружающем пространстве, правильно оценивать опасные и безопасные действия на улицах и дорогах, умение слышать и ви-

¹ Пеньшин Н.В. Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте: учебное пособие. Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2013. 456 с.

² Якубенко Н.В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень, 2000. С. 7.

³ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

деть происходящее, оценивать машины по размеру, то есть необходимо уделять внимание на развитие внимательности и наблюдательности. А также осознание опасности дороги и транспортных средств.

Дети младшего школьного возраста могут изучать дорожные знаки и общие правила безопасности дорожного движения, они могут самостоятельно понимать значение и требование отдельных дорожных знаков. Ученик начальной школы способен самостоятельно выбирать маршрут, правильно переходить дорогу, начинать движение, предварительно посмотрев по сторонам, и соблюдать правила безопасности на дороге.

Субъектами, участвующими в предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма, являются также средства массовой информации. Именно СМИ – основной источник информации, способствующей формированию определенных стереотипов и выработке поведения. Взаимодействие Госавтоинспекции и СМИ для проведения профилактических мероприятий остается актуальным вопросом¹. Именно поэтому, подразделениями и отделами Госавтоинспекции в рамках сотрудничества со средствами массовой информации проводятся мероприятия и конкурсы, направленные на эффективную борьбу с ДТП, на преодоление негативных тенденций в сфере дорожной аварийности, создание стереотипа правового поведения на дорогах и атмосферы неприятия нарушений ПДД среди участников дорожного движения. Так, среди сотрудников отделов Пропаганды по безопасности дорожного движения проводится Всероссийский конкурс телерадиопрограмм по безопасности дорожного движения. Проводятся многочисленные межрегиональные фестивали телевизионных и радиопрограмм, в регионах широко распространена практика взаимодействия Госавтоинспекции с различными редакциями коммерческих радиостанций, например, такими как «Русское радио», «Европа плюс», «Авторadio», «Шансон». Еще одним средством эффективного и эффектного донесения информации сотрудниками Госавтоин-

¹ См.: Акулов В.И., Мелехин А.С. Административные формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Челябинской области) // Административное и муниципальное право. 2010. № 12.

спекции до участников дорожного движения различных категорий служит контакт с редакциями некоторых телеканалов – «Прямые эфиры», репортажи с места событий, «горячие линии», обмен мнениями посредством телеэфиров. Таким образом, СМИ «формируют общественное мнение, в том числе об эффективности нашей работы, помогают выявлять и устранять недостатки. Взаимодействие со СМИ является наиболее эффективным средством пропаганды, потому что без него не обходится ни одно мероприятие. Однозначно, средства массовой информации – это ключевой канал взаимодействия с обществом. Иными словами, они являются социальными партнерами, которые помогают Госавтоинспекции достичь конкретных задач и целей. В ходе взаимодействия достигается формирование положительного отношения к деятельности Госавтоинспекции, от чего зависит ее успех. К форме взаимодействия можно отнести привлечение, для пропаганды телефонов доверия и опубликование проблем в пресс-релизах.

Таким образом, СМИ оказывают большое влияние на профилактику в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и привлекают граждан для оказания помощи Госавтоинспекции. Важно помнить, что суть СМИ заключается в донесении информации, независимо от ее содержания (положительного или отрицательного). Практика показала, что для взаимодействия со СМИ необходимо овладеть общими навыками ведения беседы с гражданами. Каждый сотрудник обязан грамотно и квалифицированно общаться с обществом в рамках своей деятельности. Статистика в области детского дорожно-транспортного травматизма, показывает, что подразделения Госавтоинспекции используют СМИ также для опровержения ложной информации. На примере Липецкой области, можно определить ряд печатных изданий, которые использует Госавтоинспекция в работе, к ним относятся: «Дорожный алфавит», «Дорожная азбука», «Добрая дорога детства» «Тетрадь юного пешехода». Кроме того, на территории Липецкой области за прошедший период 2021 - 2023 года была проведена не малая работа СМИ, в ходе которой было размещено более 6000 материалов о совершенных дорожно-

транспортных происшествиях и проведенных профилактических работ с детьми. За вышеуказанный период, тематика безопасности дорожного движения была освещена в ежедневных рубриках «Эх, дороги!», «Эхо Москвы», а также на официальном сайте УМВД по Липецкой области.

Таким образом, подводя итог изложенному, можно сделать вывод, что основными целями ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма являются, во-первых, сохранение жизни и здоровья детей, во-вторых, повышение уровня правосознания участников дорожного движения. Этим целей можно достичь посредством решения следующих задач: проведение мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма; обучение дорожной грамотности участников дорожного движения посредством разработки программы непрерывного образования, включающей изучение правил дорожного движения детьми школьного возраста (с первого по четвертый класс), с целью формирования основ безопасного поведения на автодорогах.

2.2. Функции органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

Деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой важное направление, реализация которого требует аккумуляции сил и средств задействованных органов, подразделений, организаций, общественных объединений. Одним из направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения¹, при этом огромная роль в предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма принадлежит подразделениям Госавтоинспекции.

¹ Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

Деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма реализуется посредством осуществления следующих функций: профилактики, методического обеспечения и государственного контроля (надзора). Необходимо отметить, что все эти функции взаимосвязаны: ОВД планируют и реализуют профилактическую работу в данной области, осуществляют контроль (надзор) за обеспечением безопасности дорожного движения, имеют право применять меры принуждения и привлекать к ответственности нарушителей, оказывают методическую помощь заинтересованным субъектам деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения представляет собой механизм, который состоит из комплекса мер, направленных на уменьшение количества ДТП и их последствий¹. Административно-правовые меры относятся к ранней предупредительной деятельности субъектов противодействия преступности².

ОВД в своей профессиональной деятельности постоянно взаимодействуют с лицами, которые нарушают или преступили рамки законопослушного поведения. При этом общественные отношения, которые возникают между представителями власти и правонарушителями, носят воспитательно-профилактический характер. Что касается деятельности ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, то здесь важна роль **профилактической функции**. Ее содержание наполнено мероприятиями педагогического, информационного, воспитательного характера, целью которых является предупреждение дорожно-транспортных правонарушений с участием детей, с целью формирования

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Майоров В.И. Административно-правовые меры противодействия преступности как объект исследования и их роль в научном обеспечении предупредительной деятельности субъектов профилактики // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2019. № 1 (12). 10 с.

законопослушного поведения и культуры поведения на дороге у родителей-пешеходов, родителей-водителей, детей и иных участников дорожного движения¹.

Основными формами осуществления профилактической функции являются:

- взаимодействие подразделений полиции со СМИ по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности;
- использование наглядной агитации и социальной рекламы.

Тем не менее административное законодательство часто претерпевает изменения. По мнению П.В. Молчанова и ряда других ученых-административистов, данные действия не всегда являются обоснованными, а, кроме того, многочисленные и постоянно вносимые в законодательство новеллы, поправки и дополнения не оказывают положительного влияния на состояние административной юрисдикции и качество работы государственных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения². Более эффективным является использование метода убеждения, который предполагает воздействие на сознание и волю человека средствами нравственного характера.³ С их помощью осуществляется процесс опосредованного применения мер воздействия на общественное сознание и поведение людей. Для того чтобы информативно воздействовать на определенные группы людей, формируя у них стереотип безопасного поведения на дороге, создавая имидж законопослушного человека, соблюдающего установленные запреты и ограничения, необходимо задействовать СМИ. Однако, по мнению ученых⁴ меры административного

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 4-5.

³ См.: Соколов А.Ю. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях: монография. М., 2015. 319 с.

⁴ Попов Л.Л., Шергин А.П. Классификация мер административного принуждения // Избранные труды юбиляра. М., 2005. 251 с.

принуждения применяются и тогда, когда отсутствует факт совершения правонарушения.

Представляется, что в век информационных технологий и быстрого развития науки и техники наряду с постоянно растущим количеством автомобилей на дорогах и, соответственно, автоаварий, в том числе и с участием детей, просто необходимо искать качественно новые подходы в деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения с участием детей.

Видится, что *информационное воздействие*, оказываемое на общество в рамках реализации функции профилактики, должно носить систематический, разноплановый и инновационный характер; при этом должен быть достигнут разумный компромисс между внедрением дорогостоящих современных технологий и рациональностью расходования бюджетных средств. Крайне важным представляется формирование азов правовой культуры граждан на начальном этапе развития личности, так как дети в раннем возрасте быстрее и эффективнее воспринимают и принимают правила, тем самым вырабатывая привычку законопослушного поведения. Для этого специальные образовательные программы могут быть реализованы уже на дошкольном уровне, а также на уровне начальной и средней школы в целях воспитания младшего поколения.

В рамках подготовки начинающих водителей и курсантов автошкол представляется целесообразным внести изменения в существующие программы обучения, дополнив их учебными блоками по правовому воспитанию обучающихся, а также демонстрацией наглядных фото- и видеоматериалов с мест дорожно-транспортных происшествий для формирования у учеников установки на недопустимость нарушения правил дорожного движения.

Таким образом, можно заключить, что в последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился. В то же время наряду с

появившимися многогранными возможностями реализации форм пропаганды зачастую представителям средств массовой информации не хватает системного, комплексного подхода к освещаемой проблеме. Материалы подготавливаются поверхностно, без детального рассмотрения, отдельные события в работе Госавтоинспекции привлекают внимание журналистов и размещаются в СМИ. Однако материалы могут оказаться искаженными, неверно изложенными в трактовке журналиста. Недостатком является и отсутствие достаточного количества профессиональных и заинтересованных в достоверных данных средств массовой информации, высокопрофессиональных журналистов, отсутствие средств распространения информации.

Представляется целесообразным определить некоторые этапы становления и совершенствования законодательства в области осуществления пропагандистской деятельности по повышению безопасности дорожного движения, так например, первым этапом можно объявить двадцатые – сороковые годы прошлого века, вторым этапом можно назвать временной промежуток от сороковых до конца пятидесятих годов двадцатого столетия, 3 этапом можно обозначить начало шестидесятых до начала девяностых и 4, заключительным этапом, является временной промежуток с начала девяностых годов по настоящее время.

Первый этап, который представлен двадцатыми-тридцатыми годами, можно назвать точкой отсчёта в сфере пропаганды безопасности дорожного движения. Именно в этот период были изданы нормативно-правовые акты, которые в свою очередь так или иначе затрагивают вопросы обеспечения пропаганды безопасности дорожного движения, к таким нормативно-правовым актам можно отнести, Декрет Всесоюзного Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров, различные приказы Народного комиссариата внутренних дел, а также Министерства внутренних дел и Главного управления рабоче-крестьянской милиции, различные распоряжения отделов регулирования уличного движения, а также к числу норма-

тивно-правовых документов, которые как-либо затрагивают сферу пропаганды безопасности дорожного движения можно отнести различные решения партийных или общественных органов.

Огромный вклад по обеспечению пропаганды безопасности дорожного движения взяло на себя общественная организация «Автодор», данная организация способствовала всестороннему развитию автомобилизма, а также совершенствованию улично-дорожной сети в РСФСР. «Автодор» осуществлял в основном агитационную работу, которая была хорошо воспринимается обществом и люди принимали во внимание информацию, которая была озвучена настоящей организацией. В начале тридцатых годов «Автодор» открыл в своем составе две небольших секции, направленные на пропаганду безопасности дорожного движения в детском обществе и в кругу лиц, призванных на военную службу выполнять свои служебные обязанности на различных транспортных средствах. Данные секции оказали положительное воздействие на данную категорию лиц. В 1932 году общественная организация «Автодор» получила статус добровольной организации всесоюзного уровня, что говорит о том, что руководство СССР одобряло проводимую политику настоящей организации и старалось поддерживать их деятельность для дальнейшего улучшения безопасности дорожного движения, но по непонятным причинам такая организация не смогла просуществовать долго и уже в 1935 году была ликвидирована. Но нельзя говорить о том, что только «Автодор» являлся единственным субъектом, который осуществлял пропаганду безопасности дорожного движения, в первую очередь основная обязанность по пропаганде безопасности на дороге была возложена на сотрудников милиции.

В 1930 году Наркомат внутренних дел СССР издает свой циркуляр под номером 404, в котором была раскритикована деятельность лиц, на которых возложена обязанность по осуществлению безопасности дорожного движения, поскольку за первую половину 1930 года было совершено такое количество дорожно-транспортных происшествий, которое превышает общее коли-

чество таких происшествий за весь предыдущий год. Данный документ также устанавливал перед руководителями органов, в чью подведомственность входила обязанность по обеспечению пропаганды безопасного поведения при дорожном движении, разработать планы обучения отдельных категорий лиц правилам поведения, вне зависимости от того к какой категории участников дорожного движения они относятся. 16 декабря 1931 года Главным управлением милиции был издан приказ «О реализации решений по регулированию уличного движения», который в первую очередь устанавливал обязанность милиции создать структурированную базу для организации пропаганды безопасности дорожного движения. Благодаря этому приказу была создана комиссия, которая занималась составлением различных брошюр, плакатов, докладов или литературы, которые были направлены на всестороннее воздействие на граждан с целью психологического на них воздействие и внушения необходимости соблюдать требование правил дорожного движения.¹ Также благодаря этому же приказу, а именно приложения к приказу была принята специальная программа обучения правилам поведения на дороге или придорожных устройствах для детей в школах.

Этот же приказ провозгласил создание нового органа в системе рабоче-крестьянской милиции такого отдела как отдел регулирования уличного движения, который в простонародье назывался «ОРУД», данный орган определенно повысил эффективность осуществляемой работы по организации обеспечения безопасности дорожного движения в пределах всего союза в целом.

В 1936 году вновь принятая Конституция СССР возложила обязанность за соблюдением безопасности дорожного движения, на органы существовавшей в то время рабоче-крестьянской милиции и для этого был создан орган, получивший название государственная автомобильная инспекция. Датой об-

¹ Глухов А. Психологические аспекты безопасности дорожного движения в России. М.: Логос, 2014. 64 с. // Электронно-библиотечная система IPR BOOKS: сайт. URL: <http://www.iprbookshop.ru/70705.html> (дата обращения: 12.01.2024). Режим доступа: для авторизир. пользователей.

разования государственной автомобильной инспекции принято считать 3 июля 1936 года. В обязанности инспекции входило проведение агитационной работы (в том числе и проведение различных лекций и бесед), а также другие работы, которые прямым образом затрагивали проведение пропаганды обеспечения безопасности дорожного движения.

Второй период начинается с сороковых годов и заканчивается в пятидесятых, прежде всего этот период запомнился тем, что было осуществлено значительное развитие ведомственных нормативных правовых актов, а также уделялось большое внимания к проблеме пропаганды безопасного дорожного движения со стороны партийных органов.

Указанные годы были сложным периодом как для СССР, так и для всего мира в целом, поскольку длилась вторая мировая война. Великая Отечественная война, из-за понятных причин, отодвинула проблему пропаганды безопасности дорожного движения в сторону.¹ Но, тем не менее, государственная автомобильная инспекция не прекращала свою деятельность и лица, которые не участвовали в войне, трудились на благо граждан внутри страны, они обеспечивали проведение различных занятий по обеспечению безопасности дорожного движения в военное время, в процессе которых рассказывали различные особенности, например, о необходимой светомаскировке и другие. После уверенной победы в войне проблема безопасности дорожного движения вновь вернулась на свое место и требовала новых путей решения.

Третий этап развития и становления законодательства в сфере пропаганды безопасности дорожного движения происходит во времена с начала шестидесятых до непосредственного распада Советского Союза. Во время данного периода произошло отчуждение полномочий в сфере пропаганды безопасности дорожного движения от государственной автомобильной ин-

¹ Епифанов Ю.А. Особенности функционирования органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, в годы Великой Отечественной войны // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. 2016. № 4.

спекции и передаче части ее различным смежным ведомствам.¹ Но это не значит, что ГАИ не могли исполнять свою обязанность по пропаганде безопасности дорожного движения, наоборот, к ГАИ добавились иные субъекты, которые тоже имели полномочия осуществлять пропаганду безопасности дорожного движения в различных формах. Но, к сожалению, не обошлось и без негативных моментов, поскольку ввиду как социального, так и политического кризиса в государстве была тяжелая ситуация, которая прямым образом повлияла на дорожное движение, к концу восьмидесятых годов активная политика пропаганды безопасности дорожного движения однозначно ослабла, ввиду этого и сама безопасность на дороге значительно снизилась.²

В 1991 году произошел распад Советского Союза, который затормозил существовавшие планы относительно пропаганды безопасности дорожного движения в целях снижения количества дорожно-транспортных происшествий и снижения травматизма среди населения.

Девяностые годы характеризуются динамичным движением в сфере принятия различных законодательных актов, так как необходимо было сформировать действующее законодательство для нового государства. В 1992 и 1998 году были разработаны положения о государственной автомобильной инспекции, а в 1993 и 1999 году были разработаны и утверждены внутриведомственные инструкции для Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения. В мае 1994 года была организована правительственная комиссия, в чье ведение входили полномочия по рассмотрению вопросов и решению этих вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения. В рамках работы данной комиссии была принята федеральная программа, которая призвала обеспечивать безопасность дорожного движения на высоком уровне. Но основным положением настоящей федеральной

¹ Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х годов XX века: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006.

² Казаченко В.Ф., Лойт Х.Х., Луцкий В.В., Савельев А.В. Агитационно-пропагандистская работа в органах внутренних дел: учебно-методическое пособие. Л., 1987. С. 8.

целевой программы выступало снижение количество смертей в дорожно-транспортных происшествиях на дороге примерно на пятую часть по сравнению с началом девяностых годов.

Отдельные субъекты Российской Федерации имели всего лишь несколько вариантов участия в этой программе. На уровне субъекта можно было или участвовать в реализации уже существующих проектов или была возможность разработать собственную программу повышения безопасности движения на уровне субъекта Российской Федерации, при этом в реализацию такой программы выделялись не только средства из бюджета соответствующего субъекта, но и денежные средства из федерального бюджета.

10 декабря 1995 года был издан федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, который значительно поспособствовал выполнению запланированных программ по обеспечению безопасности дорожного движения. В 1999 году был издан Указ Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», который, в первую очередь, утвердил Положение МВД России о Госавтоинспекции. Госавтоинспекции были вменены обязанности по разъяснению и пропаганде безопасности дорожного движения среди общества. В эти обязанности входило:

- 1) стремительный рост профилактики травматизма при ДТП среди детского населения;
- 2) осуществление различных осмотров улично-дорожной сети, для дальнейшей профилактики совершения ДТП и повышения безопасности дорожного движения;
- 3) организация проведения специальных телепередач на телевидении всех уровней, в ходе которых бы обсуждались наиболее острые вопросы, связанные с нарушением правил дорожного движения, которые бы способствовали снижению безопасности дорожного движения;

¹ Федеральный закон от 12.12.1995 № 196 «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

4) проведение различных конкурсов, в ходе которых осуществлялась пропаганда безопасности дорожного движения, большое значение уделялось детским конкурсам;

5) привлечение различных гражданских общественных объединений в систему пропаганды безопасности дорожного движения, а также для профилактики совершения дорожно-транспортных происшествий.¹

Также для выполнения вышеперечисленных функций был принят Приказ МВД России от 13.01.1999 года № 20, который содержал в себе инструкцию по осуществлению работы отделов, связанных с обеспечением пропаганды безопасности дорожного движения в системе МВД России.

При этом 2 декабря 2003 года был издан Приказ МВД России № 930 «Об организации Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения», который, утвердил действующее в настоящий момент наставление по организации деятельности Госавтоинспекции, в частности в сфере осуществления пропаганды безопасности дорожного движения.

Указанный нормативный правовой акт установил определение пропаганды безопасности дорожного движения, под которой понимается соответствующая деятельность уполномоченных на то органов, связанная с осведомлением граждан информацией об обеспечении безопасности дорожного движения, а также толкование действующих нормативно-правовых актов, касающихся сферы обеспечения безопасности дорожного движения. Настоящий приказ в достаточной мере регулирует осуществление пропагандисткой деятельности подразделения Госавтоинспекции, но, тем не менее, в него вносятся изменения, направленные на улучшение деятельности по пропаганде, соответствующей развитию нашего общества на современном этапе.

Таким образом, современный этап развития пропаганды обеспечения безопасности дорожного движения находится на высоком уровне и постоян-

¹ Афанасьев М.Б. и др. Российская милиция: ежегод. информ.-аналит. сб. / Под общ. ред. В.А. Федорова., 2001. С. 24.

но совершенствуется в зависимости от той или иной ситуации, внедряются более новые технологии в обеспечение данной деятельности, а также новые методы осуществления беседы с населением, использование различных психологических подходов для того, чтобы люди могли осознать в полном объеме необходимость соблюдения правил дорожного движения. В ходе осуществления полномочий в области реализации просветительской функции сотрудники подразделений Госавтоинспекции принимают во внимание статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях. Кроме официальных сведений аварийности обращается пристальное внимание и подвергаются анализу причины, по которым в ДТП попадают несовершеннолетние дети.

Стоит отметить и тот факт, что для осуществления деятельности, по пропагандированию среди граждан безопасного поведения на дороге сотрудники Госавтоинспекции должны обладать специальными знаниями, как в области существующего законодательства Российской Федерации, так и особенностях осуществления деятельности Госавтоинспекции, систему обеспечения безопасности дорожного движения, выстраиваемую данным органом. Поскольку в процессе взаимодействия с обществом, как правило, всегда происходит одновременное взаимодействие и со средствами массовой информации, а это значит, что соответствующий сотрудник, осуществляющий пропаганду безопасности дорожного движения всегда должен быть готов ответить на любые вопросы, заданные гражданами, в соответствии с существующим законодательством и установленными планами деятельности соответствующих отделов Госавтоинспекции. На сегодняшний день, актуальной остается тема взаимодействия СМИ с Госавтоинспекцией при проведении различных профилактических мероприятий. Решение задач, стоящих перед данными субъектами, требует безотлагательного внедрения новых форм и методов пропагандистской деятельности подразделениями Госавтоинспекции в тесном взаимодействии с населением; при этом основной акцент должен уделяться внедрению инновационных технологий в образовательный

процесс подготовки и переподготовки сотрудников Госавтоинспекции. Выполнение профилактической функции возложено в основном на инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения. Так, например, в городе Липецк в 2023 году летом в местах детского отдыха педагоги организуют акции по пропаганде правильного и безопасного поведения на дорогах в рамках областного профильного фестиваля «Мы выбираем жизнь». Педагоги при содействии методистов из городского учреждения дополнительного образования «Экосфера» готовили для детей развлекательно-обучающую программу, посвященную Правилам дорожного движения и транспортной безопасности. Для лучшего усвоения тематических знаний они используют видеоролики и разнообразные виды рукоделия. Несовершеннолетние участники знакомятся с видеосюжетом, посвященным истории создания движения юных инспекторов. Затем активно участвуют в викторине на знание Правил дорожного движения. Для детей организуют мастер-класс, во время которого они изготавливают дорожные знаки из бумаги. Школьники соревнуются в конкурсе рисунков по теме безопасного поведения на дорогах, участвуют в танцевальном флешмобе «Молодое поколение за безопасное движение»¹.

Пропаганда безопасности дорожного движения – серьезная и трудная работа, а её результаты сказываются на достижении главной цели – сохранение жизни и здоровья детей и повышение уровня правосознания участников дорожного движения. Сущность пропаганды заключается в регулярном разностороннем информационном воздействии на водителей, пешеходов и пассажиров и имеет целью формирование у участников дорожного движения образца возможного поведения и отказа от возможных противоправных действий. Также большой вклад в профилактическую работу в области дорожного движения вносит взаимодействие подразделений Госавтоинспекции со СМИ, которое осуществляется для разъяснения гражданам о формах и способах их защиты от противоправных

¹ См.: Материалы интернет-сайта Общественной организации «Дорога – наша жизнь». URL: <https://dobvesti.ru> (дата обращения: 15.02.2024).

посягательств, для формирования правосознания населения на дорогах, а также осуществление пропаганды безопасности дорожного движения. Проведение многочисленных мероприятий Госавтоинспекцией совместно со СМИ способствует эффективной борьбе с ДТП, преодолению негативных тенденций в сфере дорожной аварийности, созданию стереотипа правового поведения на дорогах и атмосферы неприятия нарушений ПДД среди участников дорожного движения. Еще одним важным аспектом в профилактике является использование видеонаблюдения на транспорте. Широко используемая в настоящее время система видеонаблюдения играет немаловажную роль в обеспечении безопасности дорожного движения и предотвращении дорожно-транспортной аварийности. Материалы, полученные при использовании видеонаблюдения, все чаще используются в качестве доказательственной базы и помогают установить истину в различных, даже самых запутанных происшествиях, а также предотвращать преступления с использованием транспортных средств.

Таким образом, Государственная инспекция безопасности дорожного движения в лице подразделений по пропаганде является одним из важнейших субъектов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. В связи с этим формирование у детей знаний правил дорожного движения с раннего детства, а также культуры поведения на дороге других участников дорожного движения осуществляется непосредственно с помощью деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения. Приоритетным направлением работы этих подразделений является профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. справедливо мнение о том, что, воспитание в широком смысле слова предполагает нейтрализацию и устранение явлений, оказывающих отрицательное действие на сознание и поведение людей. Со своей стороны профилактика

правонарушений ставит основную цель — предотвращение неблагоприятного формирования личности¹.

Свою деятельность подразделения осуществляют в соответствии с Приказом МВД РФ от 2 декабря 2003 года № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Профилактическая работа с детьми представляет собой стройную систему взаимодействия сотрудников Госавтоинспекции с различными субъектами профилактики в обучении детей культуре поведения на дорогах. Деятельность подразделений Госавтоинспекции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма отличается сложностью и многоплановостью. Кроме того, пропаганда безопасности дорожного движения среди детского населения относится к основным задачам деятельности Госавтоинспекции, так как состояние детского дорожно-транспортного травматизма заставляет постоянно искать новые, эффективные пути решения этой проблемы на различных уровнях².

Следующей формой реализации профилактической функции является *использование наглядной агитации и социальной рекламы*.

Наглядная агитация является способом привлечения внимания и убеждения людей при помощи визуальных средств. Она является одним из самых эффективных методов, чтобы донести информацию до неограниченного круга людей. Доказано, что человек воспринимает зрительные образы быстрее, чем текст или устную речь, поэтому наглядная агитация и видеоролики социальной рекламы являются эффективным

¹ Дугенец А.С., Павлова Л.В. О некоторых вопросах организации индивидуальной профилактической работы в отношении несовершеннолетних как способа защиты их прав // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения). сб. науч. тр. по матер. (Международ. науч.-практ. конф.), (Санкт-Петербург, 24.03.2023), 2023. С. 673.

² Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

способом восприятия. Как правило, наглядная агитация используется в политических кампаниях, социальных проектах, рекламе товаров и услуг, а также в различных видах образовательной деятельности. Для достижения максимального эффекта следует знать основные принципы создания визуальных образов, а также уметь правильно их сочетать.

Наглядная агитация с целью повышения безопасности дорожного движения – это специальные средства, методики и технические средства, для передачи информации о правилах дорожного движения, которые необходимо соблюдать всем категориям участников дорожного движения, а также демонстрацию последствий, которые возможны в случае, если этими правилами пренебрегать. Это могут быть проспекты, плакаты, рекламные щиты, баннеры, видеоролики и многие другие виды материалов.

Наглядная агитация – это мощный инструмент влияния на массовое сознание людей, который позволяет вызвать эмоции и действовать на подсознание определенных категорий людей. Использование ярких цветов, неожиданных форм и изображений сильно усиливает зрительный эффект и делает наглядную агитацию более запоминающейся. В настоящее время сотрудниками Госавтоинспекции создаются и распространяются видеоролики, социальная реклама, брошюры, баннеры, которые направлены на повышение роли детских удерживающих устройств водителями, перевозящими детей, а также на необходимость соблюдения скоростного режима на дороге и запрет нахождения за рулем в состоянии опьянения. Как видится, социальная реклама и наглядная агитация в области дорожного движения необходима и важна, так как направлена на борьбу с основными факторами риска, из-за которых случаются дорожно-транспортные происшествия, в том числе и с участием детей.

Считаем обоснованным и необходимым привлечение общественности в момент проведения сотрудниками Госавтоинспекции операций посредством размещения наглядной агитации. Это необходимо, чтобы участники дорожного движения были в курсе проводимых мероприятий, знали их цели

и задачи. Так, например, на стене стадиона «Динамо» в центре города Орла, появилась яркая аэрография, изображающая важные Правила безопасности детей на дороге. Рисунок создан по инициативе Управления ГИБДД регионального УМВД и при поддержке депутатов Орловского областного Совета народных депутатов. Основная его задача - привлечь внимание, а также мотивировать не только детей, но и взрослых на изучение Правил дорожного движения и неукоснительного им следования.

Кроме того, жители города Орла совместно с артистами Орловского театра кукол в мае 2023 года создали проект «Осторожно, каникулы», созданный в рамках акции «Каникулы с Общественным советом», содержащий пять короткометражных сюжетов на тему безопасности дорожного движения. В этих сюжетах кукольные персонажи из любимых детских сказок наглядно демонстрируют детям правила поведения в опасных ситуациях, которые могут возникнуть в повседневной жизни. Вместе с героями сюжетов зрители узнают основы Правил дорожного движения.

Функция методического обеспечения в свою очередь также является важной при достижении цели по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Методическое обеспечение деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой совокупность спланированных приемов и методов, реализуемых в ходе практической деятельности полиции с иными заинтересованными субъектами в этой области. Например, сотрудник Госавтоинспекции должен оказывать методическую и практическую помощь педагогам и воспитателям в разработке материалов по безопасности дорожного движения, участвовать (по приглашению) в совещаниях, проводимых органом управления образованием, педагогических советах образовательных организаций; оказывать содействие в оборудовании уголков и школьных кабинетов по безопасности дорожного движения, организации и проведении занятий на автоплощадках и в автогородках по обучению детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

В законе сказано, что «обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную деятельность, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое обучение»¹. В свою очередь, обучение «осуществляется на основании методических рекомендаций, разрабатываемых совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения»². Данное обстоятельство, прописанное в законе, дает право утверждать, что органы полиции в лице подразделений пропаганды и иных заинтересованных субъектов имеют обязанность взаимодействия с образовательными организациями, что подтверждает пункт 4 анализируемого закона: «органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах»³.

Кроме того, в статье 10 ФЗ «О полиции»⁴ сказано, что «полиция в пределах своих полномочий оказывает содействие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям в обеспечении защиты прав и свобод граждан, соблюдения законности и правопорядка, а также оказывает поддержку развитию гражданских инициатив в сфере предупреждения правонарушений и обеспечения правопорядка»⁵; в свою очередь, «государственные и муниципальные органы, общественные объединения, организации и должностные лица

¹ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

² Там же.

³ Там же.

⁴ См.: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

⁵ Там же.

должны оказывать содействие полиции при выполнении возложенных на нее обязанностей»¹.

Некоторые требования нормативных документов являются основой для проведения мероприятий с детьми, направленных на повышение уровня их знаний в области дорожного движения: Постановлении Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения); Постановлении Правительства Российской Федерации от 17 января 2007 года № 20 «Об утверждении положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции»; Приказе МВД России от 31 августа 2007 года № 767 «Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции» и иных документах².

Кроме того, весомое значение для повышения уровня знаний могли бы иметь регулярные семинары, круглые столы по вопросам профилактики детской дорожной безопасности. Так, например, в марте 2023 года на базе гимназии в Георгиевске состоялся краевой семинар по развитию движения юных инспекторов движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В мероприятии приняли участие специалисты органов образования муниципальных и городских округов, руководители специализированных центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, представители общеобразовательных и дошкольных организаций, руководители отрядов юных инспекторов движения и школьники. В онлайн-режиме на семинаре присутствовали

¹ Там же.

² Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

представители министерства образования региона и краевой Госавтоинспекции.

Семинару предшествовала работа большой образовательной площадки, которая включала в себя различные инновационные мероприятия и открытые занятия по дорожной безопасности. В их числе мастер-классы центров «Точка роста» по 3D-моделированию макетов дорожных знаков и инфраструктуры с объектами социальной важности. На одной из локаций можно было погрузиться в виртуальную реальность с помощью специальных шлемов и посмотреть видеоролики по ПДД. На практическом мастер-классе участников обучали изготавливать световозвращающие элементы и тематические брелки.

После посещения площадок присутствующие обсудили реализацию государственной политики в сфере безопасности дорожного движения. Основными темами стали профилактика аварийности с участием детей и подростков на Ставрополье, деятельность регионального отделения Общероссийского общественно-государственного движения детей и молодёжи «Движение первых».

Инновационные методы обучения с помощью технических новинок планируется внедрять в процесс обучения ПДД ставропольских школьников. На семинаре приняли решение, что эти методы сначала пройдут апробацию в семи специализированных центрах по профилактике детского травматизма. Безусловно, организации и осуществлению функции методического обеспечения будет способствовать и в дальнейшем проведению семинаров по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма с целью информированности населения и обмена положительным опытом сотрудников полиции с представителями заинтересованных подразделений и педагогов дошкольных и школьных образовательных организаций при участии СМИ и общественных организаций.

Таким образом, совместными усилиями субъектов деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма можно

добиться положительного результата и приблизить достижение цели по сохранению жизни и здоровья детей.

Следующей функцией ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма является **функция государственного контроля (надзора)**, осуществляемая специальными уполномоченными государственными органами и должностными лицами. Контроль со стороны сотрудников Госавтоинспекции в области обеспечения детской дорожной безопасности осуществляется в виде обследования образовательной организации, в ходе которого заполняется акт инспектирования (обследования). Плановое инспектирование целесообразно проводить не реже одного раза в год. Внеплановое инспектирование проводится по факту случившегося ДТП с участием обучающихся (воспитанников) образовательных организаций.

В деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма происходит взаимодействие органов внутренних дел с субъектами, представляющими институты гражданского общества, что является основанием для дифференциации общественного контрольного воздействия в зависимости от объекта контроля:

- социальный контроль, обеспечиваемый обществом; этот вид контроля ярко выражен в настоящее время в фиксировании правонарушений в области дорожного движения гражданами;

- педагогический контроль, который осуществляется учителями, воспитателями, преподавателями; на таком уровне контроля происходит процесс определения знаний правил дорожного движения и оказывается помощь по формированию умений детей различных возрастов в области дорожной безопасности. Нельзя преуменьшить роль дошкольных организаций в деле по формированию азов дорожной грамотности. Детские сады представляют собой первую важную ступень в изучении основных правил дорожного движения, что способствует непрерывному образованию детей. Главными информаторами детей в этом возрасте являются

воспитатели и родители, закладывающие фундамент в воспитание дисциплинированных будущих взрослых людей;

- родительский контроль, в котором участвует семья.

Осуществляя этот вид контроля, решаются важные задачи ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. К таковым относится планомерное, соответствующее возрасту, обучение и формирование навыков безопасного поведения у детей в дорожных условиях.

Безусловно, если есть обучение, то должен быть и итоговый контроль полученных знаний. Это возможно осуществить по средством проведения открытого или показательного занятия в дошкольной организации, а в образовательных организациях – тестирование, соответствующее возрасту обучающихся, на знание правил дорожного движения¹.

Современные педагоги находятся в постоянном поиске собственной методологии преподавания, которая предоставляет возможность своих творческих способностей. Кроме того, современная цифровизация общества позволяет применять современных педагогических нововведения, компьютерные возможности. При этом метод проблемного обучения широко применяется в образовательных организациях:

- когда педагог самостоятельно обозначает существующую проблему и предлагает рассмотреть возможные пути ее решения;
- когда педагог обозначает возможную проблему, предлагая обучающимся самостоятельно, но с частичной помощью, найти решения;
- когда педагог обозначает возможную проблему, а обучающиеся исследовав ее, самостоятельно и творчески ищут ее решение.

Само определение понятия «проблемная ситуация» можно определить, как состояние, характеризующееся поиском оптимального решения с учетом имеющихся знаний или практического опыта. Однако, этих знаний и опыта

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

не всегда бывает достаточно, чтобы найти правильный путь к решению проблемы. Поэтому нередко педагоги применяют наряду с методом проблемного обучения метод деловой игры. На начальном подготовительном этапе предлагается задание в виде ситуации, которая воссоздается различными способами реально. При этом видятся несколько вариантов ее решения, каждое из которых подвергается совместному обсуждению. В итоге, в процессе обсуждения, обучающиеся приходят к единственно верному правильному ответу.

В обучении правилам дорожного движения важен еще один метод, такой как соревновательный. Нередко обучающиеся становятся участниками викторин, эстафет, интеллектуальных игр на тему безопасности дорожного движения. Данный метод способствует развитию навыков работы в команде, активизирует познавательную деятельность, а соревновательный интерес способствует повышению мотивации к обучению.

В России на постоянной основе проводятся разнообразные всероссийские кампании, например, в Орловской области, это способствует установлению на протяжении последних нескольких устойчивой положительную динамики в области детской дорожной безопасности: с 2012 года число погибших и раненых в ДТП сократилось практически на 37 % (по итогам 2019 года). Также с 1 сентября 2023 года стартовал первый модуль акции «Всероссийский урок безопасности» 2023-2024 учебного года, организованный АО «Просвещение» при участии и поддержке партнёров.

«Всероссийский урок безопасности» — это социальный просветительский проект, который представляет собой систему вебинаров с дополнительными материалами и проверочными тестами по актуальным темам основ безопасности жизнедеятельности. Он рассчитан на школьников, учителей, которые ведут внеурочную и воспитательную работу, и родителей.

Первый модуль 2023-2024 учебного года проводился с 1–8 сентября 2023 года. В нём были проведены уроки на следующие темы:

- противодействие терроризму;

- правила дорожного движения;
- безопасность в социуме.

Участникам для того, чтобы пройти уроки, было необходимо зарегистрироваться на официальном сайте проекта. По итогу все участники получают именные сертификаты об обучении.

Кроме того, во исполнение поручения Президента Российской Федерации еще в 2018 году сотрудники Госавтоинспекции приступили к реализации «Стратегии безопасности дорожного движения», важным аспектом которой является объединение всех институтов гражданского общества.

Для того чтобы население получало достоверную информацию, сотрудникам Госавтоинспекции необходимо постоянно поддерживать контакт и тесное взаимодействие со средствами массовой информации. В подразделениях Госавтоинспекции должны выходить издания собственной специализированной периодической печатной продукции (газет). Результативно размещение материалов Госавтоинспекции в различных печатных СМИ, имеющих постоянных читателей и значительный тираж. При этом публикации Госавтоинспекции получают большой круг читателей и с интересом им воспринимаются. Особенно перспективно размещать материалы в газетах и журналах, предназначенных для автомобилистов или для покупателей транспортных средств. При подготовке материалов в прессу необходимо шире использовать фотографии, что поможет привлечь внимание читателей и сделать публикацию более доходчивой и наглядной. Можно также использовать фотоматериалы из уголовных дел при публикации материалов по приговорам судов.

Подводя итог вышеизложенному, необходимо сделать вывод о том, что основными функциями ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма являются функция профилактики, методического обеспечения и государственного контроля (надзора).

Каждая из перечисленных и рассмотренных функций важна в деле сохранения жизни и здоровья детей и при этом задействует множество субъектов. Так, в осуществлении профилактической функции одна из главных ролей принадлежит средствам массовой информации, привлекаемых для освещения темы детского дорожно-транспортного травматизма, а также для пропаганды безопасности дорожного движения. Для реализации функции методического обеспечения привлекаются педагогические коллективы различных образовательных организаций, что также немаловажно в деятельности, направленной на решение задач по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В целях реализации функции государственного контроля (надзора) привлекаются общество (социальный контроль), педагоги образовательных организаций (педагогический контроль) и родители (родительский контроль), силы которых аккумулированы для своевременной реакции на выявление и устранение причин и условий, способствующих детскому травматизму на автодорогах.

Важно, что представители Госавтоинспекции, осуществляя контроль (надзор) за обеспечением безопасности дорожного движения, имеют право применять меры принуждения и привлекать к ответственности нарушителей, но российским законодательством об административной ответственности в настоящее время не учитывается повторность правонарушения за перевозку детей без детского удерживающего устройства, а также не предусмотрена административная ответственность за неправильное использование детского удерживающего устройства, а это, как доказали краш-тесты, является смертельным для ребенка-пассажира. В связи с этим предлагается ввести административную ответственность за повторное нарушение правил перевозки детей на территории Российской Федерации. Практическая реализация этого самостоятельного состава административного правонарушения будет иметь превентивное значение, создавая реальную возможность применения наказания для водителей, неоднократно нарушающих установленные правила перевозки детей, а также будет

стимулировать участников дорожного движения к законопослушному поведению на дорогах.

2.3. Полномочия органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

Права и обязанности являются составным элементом компетенции любого государственного органа. Госавтоинспекция является специальной организацией, которая ответственна за контроль и регулирование дорожного движения в России. Она осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, другими подразделениями ОВД Российской Федерации, организациями, средствами массовой информации, а также сотрудничает в установленном порядке с компетентными органами иностранных государств¹.

Таким образом, субъектами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются сотрудники Госавтоинспекции, а именно инспекторы по пропаганде безопасности дорожного движения. В соответствии с пунктом 11 Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» на Госавтоинспекцию возлагаются обязанности по разъяснению законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения².

В науке административного права контроль входит в набор типичных полномочий органов государственного управления, что позволяет говорить о существовании составной части компетенции — контрольной компетенции. Контрольную компетенцию можно представить как совокупность контроль-

¹ См.: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2023. № 8, ст. 1315.

² См.: Там же.

ных полномочий государственного органа в отношении объекта контрольного воздействия¹. Так, основные полномочия Госавтоинспекции в сфере предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма закреплены в Наставлении по организации деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения, утвержденном Приказом МВД России от 29 декабря 2018 года № 903. В соответствии с пунктом 16 этого документа деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, СМИ и иными заинтересованными лицами².

В свою очередь, полномочия в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма разграничены между органами государственной власти и органами местного самоуправления. Так, осуществление мероприятий в этой области относится к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а в компетенцию органов муниципальной власти входит участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории муниципального района³.

Одной из ключевых обязанностей Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения является разъяснение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использовани-

¹ Зубарев С.М. К вопросу о взаимосвязи субъектов и объектов государственного контроля // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса: сборник научных статей. М., 2018. С. 39.

² См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ См.: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

ем средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде¹ ПДД², в том числе и в области детской дорожной безопасности. В соответствии с положениями статьи 10 Федерального закона «О полиции»³ существует необходимость взаимодействия сотрудников структурных подразделений полиции с общественными, государственными и коммерческими объединениями с целью решения данными субъектами поставленных задач. Так, полиция при выполнении возложенных на нее обязанностей может (и обязана) использовать возможности государственных органов, общественных и коммерческих объединений в процессе обеспечения безопасности дорожного движения⁴. Госавтоинспекция является координатором в системе детской дорожной безопасности. Ее сотрудники обеспечивают безопасность в условиях дорожного движения на всех этапах реализации задачи по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Так, на этапе «до ДТП» сотрудники полиции осуществляют профилактические мероприятия, направленные на пропаганду детской дорожной безопасности, проводят кампании по предупреждению возникновения ДТП с участием детей, а также разъясняют необходимость применения детских удерживающих устройств при перевозке детей, проверяют их наличие в автомобиле и правильность их установки. На этапе «после ДТП» сотрудниками полиции реализуются необходимые мероприятия по оказанию первой помощи пострадавшим участникам ДТП, при-

¹ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2023. № 8, ст. 1315.

³ См.: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.

⁴ Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

нимаются меры по скорейшему доставлению раненых в медицинские учреждения и поиску виновников ДТП.

Необходимо отметить, что на каждом из перечисленных этапов деятельность сотрудников полиции осуществляется совместно с другими организациями, такими как дорожная служба, медицинские организации, СМИ, образовательные организации, научные центры. При этом представители транспортной отрасли занимаются непосредственно изучением и управлением транспортных потоков, созданием инфраструктуры дорог. В свою очередь органы здравоохранения обеспечивают оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП. В связи с этим возникает вопрос о взаимодействии органов власти с иными заинтересованными субъектами в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности, их партнерстве. В социологии под партнерством понимается совместная деятельность на равных правах и обязанностях, направленная на достижение общей цели¹. В общем смысле термин «партнерство» – это система взаимоотношений между его сторонами-участниками, созданная для согласования интересов сторон. Основными формами партнерства в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма — это ситуации, когда стороны проводят переговоры (взаимное консультирование) по вопросам профилактики детского травматизма на дороге; обсуждают вопросы и планы о дальнейшем развитии совместной деятельности. Партнерство осуществляется на основании принципов о том, что: его участники равноправны, уважают круг интересов друг друга и учитывают их и заинтересованы в развитии сотрудничества по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма; участники и представляющие их лица соблюдают акты в сфере законодательства о безопасности дорожного движения; участники партнерских отношений свободны в том, чтобы обсуждать вопросы, которые входят в сферу их интересов.

¹ См.: Энциклопедия социологии, 2009.

Развитие системы партнерских отношений по организации и обеспечению детской дорожной безопасности для Госавтоинспекции МВД России возможно со следующими заинтересованными субъектами:

1. С дорожными службами по вопросам поддержания в надлежащем состоянии разметки, знаков, светофоров и инфраструктуры, а также актуально межведомственное взаимодействие по решению проблемы снижения тяжести последствий в результате дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время разработана математическая модель, которая позволила высчитать, как тот или иной элемент обустройства дороги влияет на безопасность дорожного движения, например, знак «Ограничение скорости» улучшает показатели всего на 0,5%, в то время как установка камеры видеофиксации на 30-50%. Начиная с 2016 года ведется постоянная работа с подведомственными учреждениями Росавтодора и вырабатываются комплексные решения, направленные на снижение аварийности¹.

2. Со СМИ – по вопросам информирования населения в области обеспечения детской дорожной безопасности, а также по вопросам пропаганды соблюдения правил дорожного движения и необходимости обучения граждан культуре поведения на дороге, об активизации работы по информированию граждан через СМИ об алгоритме действий при обнаружении факта нетрезвого водителя за рулём или пешехода, находящегося на дороге в неадекватном состоянии, обсуждаются вопросы, связанные с причинами и последствиями дорожно-транспортных происшествий с несовершеннолетними. Мероприятия по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, планируемые в регионах, проводятся с привлечением СМИ, общественности и иных заинтересованных структур.

3. С организациями в сфере здравоохранения в лице представителей таких организаций. Вопросы совместного ведения имеют достаточно большой круг, например, профилактика с родителями и будущими родителями на

¹ См.: Материалы интернет-сайта Федеральное дорожное агентство Росавтодор. URL: <https://rosavtodor.gov.ru> (дата обращения: 02.03.2024).

тему обязанности перевозки детей до 12-летнего возраста в детских удерживающих устройствах, а также о возможности привлечения к юридической ответственности в случае неиспользования подобных устройств.

Следующей важной обязанностью Госавтоинспекции является разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, юридическими лицами и общественными объединениями¹. Так, среди субъектов, которые занимаются разработкой предложений по совершенствованию деятельности в области безопасности дорожного движения, ведущая роль принадлежит Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения. Она является координационным органом для корректировки работы органов исполнительной власти в субъектах по вопросам безопасности дорожного движения, для решения вопросов о совершенствовании нормативных правовых актов в этой области, а также для реализации региональных программ.

Как отметил Президент России В.В. Путин, «безопасность дорожного движения – задача комплексная. В ее решении важна роль и органов власти всех уровней, и профильных ведомств, и хозяйствующих субъектов. Очевидно, что необходима эффективная координация деятельности всех этих структур»².

Развитие механизма партнерских отношений в рамках организации и обеспечения детской дорожной безопасности между Госавтоинспекцией, другими ведомствами и организациями будет способствовать:

¹ См.: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2023. № 8, ст. 1315.

² Заседание президиума Госсовета под председательством В.В. Путина по вопросам безопасности дорожного движения 14.03.2016. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения: 20.09.2023).

1) эффективному использованию накопленного опыта и потенциала различными ведомствами и организациями;

2) консолидации усилий всех заинтересованных субъектов в целях достижения положительных результатов в осуществлении государственной политики в области организации и обеспечения детской дорожной безопасности;

3) созданию единого информационного пространства в области организации и обеспечения детской дорожной безопасности.

В конечном счете это будет способствовать должной реализации полномочий в области организации и обеспечения детской дорожной безопасности, сохранению жизни и здоровья детей, а также повышению уровня социально-экономической жизни общества.

Следующей обязанностью Госавтоинспекции является выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению. Так, в настоящее время участились случаи, когда родители передают право управления транспортным средством своим несовершеннолетним детям или сажают на колени малолетних, тем самым подвергая опасности не только свою жизнь, но и жизнь и здоровье детей.

Такие случаи сложно выявить инспекторам, которые несут службу непосредственно на дорогах, а также с помощью фотовидеофиксации. Сейчас в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях за такие нарушения предусмотрена административная ответственность для водителей по части 3 статьи 12.7, согласно которой наказанием за передачу управления автомобилем лицу без соответствующего на то права является штраф в размере 30 тысяч рублей. Но следует отметить, что число подобных нарушений закона увеличивается. Растет и количество аварий, спровоцированных по вине малолетних и несовершеннолетних водителей. Так, например, в Чебоксарах за рулем внедорожника находился младенец, а родители

были рядом и снимали происходящее на видео и комментировали, хвалили ребенка за его умелое вождение. При этом родителей привлекли к административной ответственности по части 3 статьи 12.23 КоАП РФ «Нарушение требований к перевозке детей, установленных ПДД», так как ребенок находился в машине без детского удерживающего устройства. Водителю назначили административное наказание в виде административного штрафа в размере трех тысяч рублей¹. Безусловно, автомобиль является повышенным средством опасности. Родители, которые позволяют своим детям управлять транспортным средством, подвергают опасности в первую очередь жизнь и здоровье собственного ребенка, а также ставят под удар других участников дорожного движения.

Существующие размеры административных штрафов за такие нарушения законодательных норм малы, их необходимо увеличить. При этом ужесточение наказания с помощью увеличения размера штрафа не будет являться эффективным без применения профилактических мер в этом направлении. Так, необходимо отметить, что до настоящего времени не ведется статистический учет рассмотренных выше нарушений. Ввиду участвовавших случаев управления транспортным средством или просто руления на коленях у взрослого водителя малолетним ребенком необходимо вести статистику и отслеживать в динамике количество данных фактов. Кроме того, в случае выявления факта перевозки ребенка за рулем автомобиля на коленях у водителя необходимо рассматривать вопрос о привлечении родителей к административной ответственности не только за перевозку ребенка без детского удерживающего устройства, но и по части 1 статьи 5.35 КоАП РФ «Неисполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей по содержанию и воспитанию несовершеннолетних», передавая необходимые материалы для рассмотрения в комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав. В рассматриваемых случаях неправомер-

¹ См.: Младенец за рулём внедорожника проехал по центру Чебоксар. URL: <https://life.ru/p/1363081> (дата обращения: 18.02.2024).

ного поведения взрослых видится безразличие к жизни и здоровью собственных детей, а это и есть ненадлежащее исполнение родительских обязанностей.

Надо заметить, что сотрудники Госавтоинспекции, наделенные полномочиями в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляющие федеральный надзор и специальные разрешительные функции, не имеют права составлять протоколы об административных правонарушениях по статье 5.35 КоАП РФ, так как объектом правонарушения являются права и интересы несовершеннолетних. Подобными полномочиями обладают сотрудники подразделений по делам несовершеннолетних, участковые уполномоченные полиции. Это прописано в Приказе МВД от 30 августа 2017 года № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание»¹.

В связи с этим видится необходимость внесения изменений в Приказ Росстата от 30.07.2018 г. № 464 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством просвещения Российской Федерации федерального статистического наблюдения за деятельностью комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав по профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» об обязанности ведения учета количества протоколов и постановлений об административных правонарушениях в области дорожного движения с участием несовершеннолетних. Это позволит субъектам профилактики определять причины и условия совершения административных правонарушений с участием несовершеннолетних на автодорогах и должным образом планировать профилактические мероприятия, направленные на их устранение и предупреждение фактов дорожно-транспортных правонарушений с участием детей.

¹ Приказ МВД России от 30.08.2017 № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание». Документ опубликован не был.

Кроме того, участились случаи аварийных ситуаций и фактов ДТП с участием детей, где виноват родитель, управлявший транспортным средством. Таких родителей привлекают к административной ответственности по статье 5.35 КоАП РФ за ненадлежащее исполнение обязанностей по воспитанию ребенка, а также, в случае если ребенок не достиг шестнадцатилетнего возраста, родителя или законного представителя привлекают к административной ответственности и по статье 12.7 КоАП РФ¹. Применительно к сфере безопасности дорожного движения под неисполнением обязанностей следует понимать полный отказ либо бездействие по разъяснению правил безопасного поведения детей как участников дорожного движения, либо склонение к противоправному поведению. Ненадлежащее исполнение будет выражаться в недостаточности либо несвоевременности доведения правил дорожного движения несовершеннолетним. Анализируя объективную сторону необходимо установить причинно-следственную связь между противоправным деянием, образующим состав части 1 статьи 5.35 КоАП РФ и конкретным нарушением правил дорожного движения, в результате которых наступили вредные последствия, либо угроза их наступления в виде потенциальной опасности жизни или здоровью ребенка.

При выявлении административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, совершенных родителями или иными законными представителями несовершеннолетних в присутствии несовершеннолетних, рекомендуется следующий алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции.

1. Выявление непосредственно правонарушения путем визуального восприятия, с использованием технических средств, с помощью информации, полученной от третьих лиц.

2. Предпринять попытку к пресечению административного правонарушения пресечь, а именно, в зависимости от ситуации, сотруднику поли-

¹ См.: Афолина Е.Г. Меры, способствующие предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: совершенствование правового регулирования // Гуманитарные и юридические исследования. 2022. Т. 9 (1). С. 96-100.

ции необходимо применить весь арсенал средств, разрешенных федеральным законодательством и ведомственными нормативными правовыми актам, регламентирующих деятельность полиции и деятельность подразделений Госавтоинспекции.

3. Собрать на месте необходимые материалы, подтверждающие виновность родителя (законного представителя), управлявшего транспортным средством, в котором находился несовершеннолетний. В случае, если в результате противоправного поведения на дороге водителя пострадали или погибли дети, то сотрудникам Госавтоинспекции необходимо провести комплекс мер, способствующих изучению причин и условий, способствовавших возникновению подобных последствий¹. В случае имеющих по делу об административном правонарушении свидетелей, необходимо взять с них объяснения.

Документы, оформленные или полученные в ходе этого мероприятия, в течение суток прикрепить к карточке учета ДТП в АИУС ГИБДД².

4. Составить необходимые процессуальные документы о применении мер обеспечения производства, а также документы, необходимые для начала административного расследования для установления всех обстоятельств дела об административном правонарушении.

5. Вручить копии протокола об административном правонарушении (определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования) лицу, в отношении которого ведется производство. Передать материалы дела об административном правонарушении уполномоченному должностному лицу подразделения по ис-

¹ Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Приказ МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

полнению административного законодательства Госавтоинспекции для учета и регистрации в ФИС ГИБДД-М¹.

б. По решению руководителя территориального органа МВД России указанные материалы направить в подразделение по делам несовершеннолетних по месту жительства для рассмотрения дела по существу.

Дело об административном правонарушении по части 1 статьи 5.35 КоАП РФ в соответствии с частью 1 статьи 28.8 КоАП «Направление протокола (постановления прокурора) об административном правонарушении для рассмотрения дела об административном правонарушении» РФ в течение 3-х суток сопроводительным письмом направить в территориальные (муниципальные) КДНиЗП для принятия решения по существу (часть 1 статьи 23.2 «Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав» КоАП РФ).

Кроме того, по тем же причинам к отдельной группе статей главы 12 КоАП РФ можно отнести и другие статьи – такие, как статья 12.10 «Нарушение правил движения через железнодорожные пути»; статья 12.12 «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика»; часть 2 статьи 12.13 «Нарушение правил проезда перекрестков»; статья 12.14 «Нарушение правил маневрирования»; части 3 и 4 статьи 12.15 «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона»; статья 12.24 «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»; статья 12.28 «Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах»; статья 12.36.1 «Нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства».

Таким образом, видим необходимость в расширении области применения состава статьи 5.35 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, предусмотрев административную ответственность за

¹ Приказ МВД России от 05.02.2016 № 60 «О порядке эксплуатации специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

неисполнение или ненадлежащее исполнение родителями или законными представителями несовершеннолетних обязанностей по защите их прав и законных интересов, выразившееся в непринятии мер по обеспечению безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения.

Кроме того, дети являются не только пассажирами, но и пешеходами. Административная ответственность за нарушение правил дорожного движения предусмотрена статьей 12.29 КоАП РФ. Необходимо учитывать, что аварии с участием детей-пешеходов часто случаются из-за того, что ребенок является незаметным в темное время суток. При этом в соответствии с пунктом 4.1 главы 4 ПДД «Обязанности пешеходов» «при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств»¹. Однако в населенных пунктах, особенно в осенне-зимний период, пешеход, будь то ребенок или взрослый, переходящий дорогу в темной одежде без светоотражающих элементов, часто является причиной дорожно-транспортных происшествий. Учитывая этот факт, для минимизации последствий и для исключения данного фактора риска необходимо внести изменения в пункт 4.1 ПДД и изложить его в следующей редакции: «...при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости как вне населенного пункта, так и в его черте, пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов для водителей транспортных средств». Использование световозвращающих элементов на рюкзаках, куртках, брюках, обуви является рекомендацией для производителей одежды, но не все им следуют. Это создает

¹ Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 02.06.2023) // Сборник актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; Сборник актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 2023. № 41, ст. 7100.

косвенную угрозу безопасности движения школьников в темное время суток (особенно с учетом того, что в осенне-зимний период световой день короткий).

Из вышеизложенного следует, что до настоящего времени в нормативном правовом документе, регламентирующем права и обязанности Госавтоинспекции, нет такой обязанности, как участие в совместной деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В связи с этим предлагается дополнить правовой статус Госавтоинспекции необходимыми полномочиями. Закрепление этой обязанности в постоянно действующем нормативном акте позволит планировать, разрабатывать и реализовывать мероприятия превентивного характера в области детского дорожно-транспортного травматизма на планомерной основе; зафиксирована необходимость взаимодействия с государственными и негосударственными органами и организациями по профилактике в этой сфере, что позволит на практике совершенствовать профилактическую работу в области детского дорожно-транспортного травматизма. Для реализации этого полномочия Госавтоинспекции необходимо будет разрабатывать совместные планы работы по вопросам профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. В настоящее время такие совместные документы разрабатываются на основе статистики аварийности, а если это касается образовательных организаций – то на основе ФЗ «Об образовании». Что касается инициативы проведения мероприятий со стороны Госавтоинспекции, то ее сотрудники реализуют мероприятия по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе федеральных программ, но эти программы имеют срок.

На основании проведенного анализа полномочий ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляется целесообразным внесение изменений в действующие нормативные правовые акты, положения которых касаются исследуемой деятельности, что позволит

оптимизировать деятельность подразделений полиции по профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием детей. Внесение изменений в ведомственные нормативные правовые акты о дополнении правового статуса Госавтоинспекции обязанностью участия в совместной деятельности с государственными и негосударственными органами и организациями в сфере образования по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма позволит на плановой и постоянной основе реализовывать профилактические, информационные, воспитательные мероприятия, направленные на снижение фактов дорожно-транспортных происшествий с участием детей и минимизацию негативных последствий от них.

2.4. Формы и методы деятельности органов внутренних дел в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

Формы и методы осуществления деятельности ОВД по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма наряду с вышерассмотренными элементами, входящими в структуру компетенции органов внутренних дел, являются важной составляющей, характеризующей в целом деятельность органа государственной власти.

Как было определено, основным субъектом, осуществляющим профилактику и предупреждение детского травматизма на дорогах, является Госавтоинспекция, поскольку наиболее широкий круг применения методов и форм профилактики принадлежит именно ей.

Необходимо отметить, что форма административной деятельности представляет собой внешнюю сторону полицейской деятельности или представителей власти, осуществляемую в рамках их компетенции. Форма деятельности – это ее внешнее проявление, то есть те действия, в которых реализуются задачи и полномочия субъекта¹.

¹ См.: Пантелеев В.Ю. Административная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие для подготовки к экзаменам. Екатеринбург, 2002. 57 с.

Основной и наиболее действенной в настоящее время формой осуществления деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма является пропаганда безопасности дорожного движения, так как лучший способ предотвратить ДТП – превентивный. Еще в советском государстве было принято решение о создании специальной службы, ответственной за скорое развертывание информационной работы с населением о безопасности уличного движения. Так в 1932 году появилась Служба пропаганды безопасности дорожного движения. А первые шаги в вопросе информирования народа о необходимости знать и соблюдать правила на дороге были возложены на регулировщиков дорожного движения в 1928 году. Сейчас служба пропаганды безопасности дорожного движения продолжает решать задачи по снижению уровня и тяжести дорожно-транспортных происшествий, а также профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Понятие «пропаганда» закреплено на законодательном уровне и представляет собой целенаправленную деятельность Госавтоинспекции по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам¹ и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых ОВД РФ².

¹ Афолина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

² См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

В настоящее время в большинстве субъектов РФ функционируют отряды юных инспекторов движения, членами которых являются учащиеся общеобразовательных учреждений в возрасте от 10 до 15 лет. На сегодняшний день, штат ЮИДовцев по всей стране составляет более 200 тысяч школьников. Показателем плодотворной работы юных инспекторов являются высокие достижения на крупных конкурсах различных масштабов. Так, с 1985 года проводится Европейский конкурс образовательной направленности по проверке знаний дорожного движения детьми, который впервые был проведен в Германии, что является вполне обоснованным, поскольку ФРГ ведущая держава в плане безопасности детей на дорогах. Дети России принимают в конкурсе такого масштаба участие на протяжении большого количества времени, с 2002 года, при этом неоднократно занимали призовые места по итогам конкурса.

Сотрудники Госавтоинспекции нацелены на то, чтобы участники Европейского конкурса стали примером для подражания для их юных последователей и всех детей страны, а также внесли свой вклад в становление у детей и подростков правовой культуры в сфере дорожной безопасности и стали эталоном законопослушного поведения для всех участников дорожного движения.

Помимо вышеуказанного направления в России выдвинута инициатива по созданию компьютерной игры «Не игра!» с учетом психологического развития современных детей. Игра предусматривает прохождение отрезка пути от дома до школы с соблюдением требований ПДД РФ, обличенного в развлекательную форму. Разработка данной игры является положительным опытом в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, поскольку она позволяет детям достаточно быстро усваивать ПДД, благодаря наличию занимательных форм изучения.

В стране также реализуется крупный проект «Лаборатория безопасности»¹, который спроектирован по новейшим технологиям и имеет инновационную материальную базу, включая передвижной комплекс обучения детей безопасному участию в дорожном движении. Госавтоинспекция отмечает, что появление «Лаборатории безопасности» является ключом к достижению главной цели, по повышению безопасности детей на дорогах. В рамках ЮИД дети осваивают правила дорожного движения, учатся безопасно управлять велосипедом, оказывают первую помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и активно участвуют в социальных мероприятиях.

В отряды ЮИДовцев на начало 2023 года входит около 400 тысяч российских школьников в возрасте от десяти до четырнадцати лет. При этом в настоящее время рассматривается вопрос о возможности поднятия возрастной планки юных инспекторов с четырнадцати до восемнадцати лет, чтобы сократить разницу в возрасте между ЮИДовцами и обучающимися в автошколе, где можно обучаться с семнадцати лет. За счет этого увеличится число молодежи, вовлеченной в обучение правилам дорожного движения.

В сентябре 2023 года начал свою реализацию новый социальный проект в области безопасности дорожного движения «ЮИД в движении. Россия — моя страна». Этот проект носит не только культурно-познавательный характер, но и призывает всегда оставаться бдительными на дороге и соблюдать Правила дорожного движения. Проект направлен на формирование у юных участников дорожного движения правосознания и правовой культуры безопасного поведения в дорожно-транспортной среде и в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

С целью упорядочения существующих форм профилактической деятельности в области обеспечения безопасности детей на дорогах предлагается классифицировать их по следующим основаниям:

¹ Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 12.02.2024).

1. По отношению к субъектам:

– формы общей профилактики, где информация доводится до неограниченного круга лиц (например, проведение общих собраний, где затрагиваются и обсуждаются вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма; участие в конференциях, научных кружках, где могут обсуждаться дискуссионные вопросы, связанные с профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма; выступление в СМИ по данной тематике; организация и проведение родительских собраний в образовательных организациях);

– формы индивидуальные, направленные на определенную категорию лиц (например, беседа с отдельно взятым нарушителем правил дорожного движения, который пренебрег безопасностью ребенка (детей) на дороге; проведение проверок и рейдов на дорогах с целью выявления нарушителей; проведение познавательной экскурсии в передвижном автобусе-тренажере, который представляет собой целый учебный класс, оборудованный специальной системой имитации отрыва сидений в момент столкновения или резкого торможения. Для большей наглядности манекен, находящийся на переднем сидении и не пристегнутый ремнем безопасности, в результате движения кресел падает и получает повреждения. Кроме того, автобус укомплектован генератором дыма для имитации задымления салона, различными наглядными материалами и видеоаппаратурой для демонстрации обучающего фильма).

2. По характеру задач, стоящих перед ОВД, по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма:

– информационные (правовые) формы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. В целях реализации положений Приказа МВД России от 29 декабря 2018 года № 903 отделами (отделениями)

пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции осуществляются¹:

- организация и проведение массовых информационно-пропагандистских и профилактических мероприятий, в том числе конкурсов и соревнований по безопасности дорожного движения;
- участие в качестве консультантов и рецензентов в создании печатной продукции, кино-, аудио- и видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования;
- проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей);
- организация функционирования и наполнения информационными материалами интернет-сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России» и иных интернет-ресурсов, администрируемых Главным управлением обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях²;

– организационные формы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма предполагают разработку необходимых материалов, изучение и анализ положительного опыта зарубежных стран в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма: распространение применяемого положительного опыта и наиболее эффективных форм пропаганды безопасности дорожного движения; участие в разработке и реализации мероприятий федеральных, региональных (в том

¹ См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

² См.: Там же.

числе городских и муниципальных) целевых программ, направленных на предупреждение ДТП, в том числе с детьми¹;

– воспитательные формы – те, которые способствуют правильному пониманию правил дорожного движения, а также влияют на выбор граждан, соблюдать правила дорожного движения или нет.

3. В зависимости от присутствия других субъектов, участвующих в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма:

– формы, реализуемые во взаимодействии с заинтересованными субъектами (например, создание межведомственных групп по вопросам превенции по вопросам детского травматизма на дорогах; обмен опытом и документами между ведомствами, организациями и подразделениями; оказание помощи);

– формы, реализуемые без взаимодействия (например, изучение факторов риска, которые влияют на дорожную обстановку; разработка плана мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма).

Что касается методов деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, то нельзя рассуждать о них, оставляя за рамками исследования общие методы государственного управления, так как из них логически, юридически и функционально² вытекают исследуемые методы. По мнению В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина, методы деятельности представляют собой характер волеизъявления одного участника деятельности в отношении другого³. В свою очередь, по мнению Л.Л. Попова, «в общепринятом понимании метод означает способ, прием

¹ См.: Там же.

² См.: Новокшенов К.А. Административно-правовое регулирование предпринимательской деятельности, административная деятельность ОВД: соотношение и совершенствование форм, методов, компетенции, функций, взаимодействия (На материалах исследования работы подразделений БППР и ИАЗ): дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2006. С. 86-108.

³ См.: Манохин В.М., Адушкин Ю.С. Российское административное право: учебник. Саратов, 2000. С. 124.

практического осуществления чего-либо. Применительно к государственному управлению под ним понимается способ, прием, средство практической реализации задач и функций исполнительной власти в деятельности исполнительных органов (должностных лиц) на основе закрепленной за ними компетенции в установленных границах и в соответствующей форме»¹.

Кроме того, В.Ю. Пантелеев определяет административно-правовые методы как «различные приемы, средства, способы»², которые воздействуют «на волю объекта»³.

Свое видение данного понятия высказывает А.П. Алехин, который считает, что методы государственного управления есть «способы достижения целей государственного управления в процессе осуществления органами исполнительной власти его задач и функций»⁴. При этом Д.Е. Петров считает, что «метод правового регулирования должен рассматриваться в зависимости от объема правовой общности, так же как предмет правового регулирования представляет собой определенный объем регулируемых отношений»⁵.

Иногда бывают случаи, когда мер убеждения, применяемых сотрудниками Госавтоинспекции, недостаточно и требуется применение мер принуждения, что представляет собой совокупность мер негативного воздействия, которые вынуждают субъект соответствующих

¹ Попов Л.Л., Мигачев Ю.И., Тихомиров С.В. Государственное управление и исполнительная власть: содержание и соотношение / Под ред. Л.Л. Попова. М., 2011. С. 134.

² Пантелеев В.Ю. Административная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие для подготовки к экзаменам. Екатеринбург: Изд-во Уральского юридического института МВД России, 2002. 57 с.

³ Там же.

⁴ Солдатов А.П., Мельников В.А. Административное право Российской Федерации: учебник. Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. С. 230.

⁵ Петров Д.Е. Метод и способ правового регулирования: вопросы соотношения // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2016. № 1 (37). С. 18-22.

правоотношений изменить свое поведение и подчиниться законным требованиям представителя власти¹.

Учитывая вышеизложенное, считаем, что деятельность Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма делится на три стадии:

1. Начальная – стадия, на которой происходит выявление причин и условий, способствующих совершению правонарушений в области дорожного движения с участием детей.

2. Основная стадия характеризуется активной деятельностью подразделений пропаганды в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, СМИ и иными заинтересованными лицами².

3. Итоговая – результат деятельности за конкретно-определенный срок, создание баз данных и статистических отчетов по количеству фактов травмирования детей в результате дорожно-транспортных происшествий.

Каждый перечисленный выше этап превентивных мероприятий и действий характеризуется набором методов административной деятельности, которые возможно объединить в группы по основаниям:

1. По времени применения:

– до факта дорожного происшествия с участием ребенка.

Большинство детей становится участниками дорожно-транспортного происшествия, когда являются пассажирами транспортных средств. При этом

¹ См.: Кареева-Попелковская К.А. Административно-правовое регулирование применения мер пресечения сотрудниками полиции Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С. 10.

² См.: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

многие несовершеннолетние пассажиры перевозятся с нарушением правил, а именно не соблюдается требование подзаконных актов о запрете перевозки детей до 12-летнего возраста вне детского удерживающего устройства или допускается катание детей на раме велосипеда, на мотоцикле без соблюдения требований безопасности. Нередко участниками ДТП становятся пешеходы, которых сбивают с ног водители средств индивидуальной мобильности, велосипедисты и водителей мотоциклов. Несмотря на то, что новые требования законодательства, касающиеся этих средств передвижения, сейчас являются предметом разъяснения и информирования населения, происшествия с их участием не перестают быть в новостной ленте. Это свидетельствует о том, что применяемых методов донесения до общественности требований законодательства в этой области недостаточно.

Метод убеждения по отношению к соблюдению правил дорожного движения необходимо применять повсеместно к различным категориям граждан. Так, несовершеннолетним необходимо разъяснять, что до 14-летнего возраста запрещается использовать средства индивидуальной мобильности. Исключением являются пешеходные и жилые зоны. Перемещаться на средствах персональной мобильности необходимо по велосипедной дорожке и только одному человеку, а при отсутствии специально выделенной дорожки необходимо двигаться по тротуару или обочине, не создавая при этом препятствия другим участникам дорожного движения.

Эти взгляды в дальнейшем приобретут форму внутренних моральных ориентиров, которыми человек будет руководствоваться в своей жизни и деятельности¹. Например, по мнению В.И. Майорова, социальная реклама является эффективным инструментом пропаганды безопасности дорожного движения, однако ее возможности сегодня задействованы не в полной мере. Необходимо совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей

¹ См.: Сергеева Ю.В. Административно-правовое регулирование противодействия молодежному экстремизму органами внутренних дел: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. С. 83.

использование социальной рекламы органами государственной власти и местного самоуправления, развитие частно-государственного партнерства в разработке и размещении социальной рекламы, применение возможностей информационно-телекоммуникационных технологий¹.

– после факта дорожного происшествия с участием ребенка. Сотрудники полиции играют важную роль в качестве первых лиц, оказывающих помощь, поскольку они обычно достигают места дорожно-транспортного происшествия раньше медицинских работников. Они также обеспечивают уровень безопасности для жертв дорожно-транспортных происшествий, находясь на месте происшествия. Кроме этого, к методам деятельности полиции после факта дорожного происшествия с детьми, можно отнести применение по отношению к нарушителю закона мер административного наказания в том смысле, что наказание будет являться мерой воспитательного характера, преследуя цель внушить человеку необходимость соблюдения правил на дорогах, а также разъяснить, что за повторность совершения административного правонарушения последуют более строгие меры.

2. По субъекту применения:

- применяемые к детям – участникам дорожного движения;
- применяемые к лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста.

Для достижения такой цели, как соблюдение правил дорожного движения всеми категориями участников, необходимо планомерно проводить воспитательную работу, направленную на формирование правового сознания граждан². Правовое воспитание является одним из важных условий формирования правовой культуры и законопослушного поведения человека в обществе. Роль правового образования значительно возрастает в современном обществе. Крайне необходимо формировать у

¹ См.: Майоров В.И. Профилактическая деятельность полиции в сфере безопасности участников дорожного движения // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2020. № 2. 125 с.

² Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. 156 с.

детей мировоззрение, основанное на уважении к закону, знании прав и обязанностей человека, правил поведения на дорогах, а также установки на соблюдение и укрепление правопорядка, то есть правовую культуру личности. Воспитание правовой культуры и законопослушного поведения детей – это целенаправленная система мер, формирующая установки гражданственности, уважения и соблюдения права, цивилизованных способов решения споров, профилактики правонарушений.

Ряд авторов подчеркивает, что правовое воспитание ориентировано «...на воспитание уважительного отношения к законам и Конституции, правам человека...»¹. Профессор А.М. Столяренко понимает под правовым воспитанием такой вид воспитания, который направлен на «формирование правовоспитанности (правосознания и правовой культуры поведения) граждан, обеспечивающей безупречное личное соблюдение законов, а в более совершенной форме – помощь другим гражданам и правоохранительным органам в борьбе с преступностью»².

Кроме перечисленных форм и методов осуществления административной деятельности особое значение имеют меры административного принуждения. Наиболее актуальными и востребованными в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма являются контрольно-предупредительные меры. Сотрудники Госавтоинспекции в силу своей компетенции применяют предупредительные меры административного принуждения с целью предостережения физических лиц от совершения неправомерных поступков в области дорожного движения, в том числе и с участием детей. При этом административно-предупредительные меры имеют место в случае, когда участником дорожного движения не были нарушены правовые предписания, но его поведение является потенциально опасным для других граждан, в том числе и несовершеннолетних участников дорожного движения. Контрольно-

¹ Бордовская Н.В., Реан А.А. Педагогика: учебник для вузов. СПб.: Питер, 2000. С. 38.

² Столяренко А.М. Общая педагогика: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по педагогическим специальностям. М., 2006. С. 254.

предупредительные меры предусмотрены для предупреждения и предотвращения правонарушений, которые могут представлять угрозу охраняемым законом интересам граждан, а также создания условий для их устранения. Целью применения контрольно-предупредительных мер является прежде всего предупреждение возможных правонарушений, а также предотвращение обстоятельств, представляющих угрозу охраняемым законом интересам, а также создание определенных условий для минимизации последствий уже совершенных правонарушений. Сущность контрольно-предупредительных мер состоит в том, что они призваны применяться до того момента, когда совершено правонарушение, так как они предшествуют применению мер административного пресечения, административно-восстановительных мер и мер административной ответственности. У ученых-административистов не сложилось однозначного подхода к классификации контрольно-предупредительных мер административного принуждения, что, возможно, обосновано тем, что в законодательстве не закреплено понятие «контрольно-предупредительные меры».

Представители саратовской научной школы в своих трудах многократно анализировали сущность и подходы к классификации рассматриваемых мер. По их мнению, мерами административного предупреждения охватываются меры, применяемые в силу государственной необходимости, и контрольно-предупредительные меры. Главная цель осуществления первой группы административно-предупредительных мер состоит в государственной необходимости, которая может быть обусловлена различными факторами как объективного (аварии, эпидемии, эпизоотии, стихийные бедствия и др.), так и субъективного (массовые беспорядки, вооруженный мятеж, попытки насильственного изменения конституционного строя и т. д.) характера. Контрольно-предупредительные меры административного принуждения имеют целью предостережение граждан и организаций от неправомерных деяний, преду-

прежде совершения разного рода деликтов и в конечном счете недопущение возникновения вредных для государства и общества обстоятельств¹.

Кроме того, Д.Н. Бахрах также называет административно-предупредительные меры самостоятельными мерами, выделяемыми в системе мер административного принуждения, однако относит к ним лишь отдельные меры, носящие индивидуальный характер. Иные меры, причисляемые большинством авторов к административно-предупредительным, названный ученый не рассматривает в качестве принудительных ввиду их нормативности. Они тождественны обязанностям и ограничениям, которые, с одной стороны, обременительны для граждан и организаций, но в то же время не носят персонифицированного характера, что, по мнению ученого, не позволяет отнести их к мерам административного принуждения. Применение принуждения возможно лишь в случае, когда данные обязанности и правоограничения будут нарушаться².

По мнению В.И. Майорова и А.В. Коркина, под контрольно-предупредительными мерами следует понимать комплекс правовых актов, ориентированных на регламентирование порядка, условий и оснований применения таковых мер, состоящих в неблагоприятных результатах ограничения прав (физическом и организационном воздействии, психическом либо моральном влиянии), применяемых к лицам (как юридическим, так и физическим) с целью предупреждения, пресечения нарушений, обеспечения должного порядка применения административных наказаний, обеспечения общественной безопасности и охраны общественного порядка уполномоченными на то общественными организациями, государственными органами и их должностными лицами³. Однако анализируя различные мнения и позиции ученых-административистов, можно сделать вывод о том, что единого обще-

¹ См.: Административное право Российской Федерации: учебник для бакалавров / Под ред. А.Ю. Соколова. М., 2016. С. 178-179.

² См.: Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. М., 2007. С. 383-384.

³ Майоров В.И., Коркин А.В. Административное принуждение: понятие, место и формы выражения // Правопорядок: история, теория, практика. 2016. № 4 (11). С. 8-20.

го для всех определения понятия контрольно-предупредительных мер административного принуждения в науке административного права нет.

Определенным фактором, способствующим соблюдению правил дорожного движения всеми участниками, является обеспечение правомерности их поведения мерами административного принуждения, под которым в науке традиционно понимают «метод государственного управления, основанный на нормах административного права, совокупность средств психического, физического и иного воздействия, применяемых уполномоченными субъектами в установленном процессуальном порядке в целях обеспечения общественного порядка и общественной безопасности»¹. Административное принуждение во всех его проявлениях оказывает как прямое, так и непосредственное влияние на формирование вышеуказанных факторов. Как отмечает А.И. Каплунов, «способ воздействия является принудительным, поскольку представляет собой конкретное правоограничение, лишение, дополнительное обременение или силовое правоохранительное действие, реализуемое независимо от воли и желания лица, на которое оказывается такое воздействие»².

Видится, что административное предупреждение представляет собой серьезное средство, способное не допустить совершение административного правонарушения в принципе, обеспечив неукоснительное соблюдение правил дорожного движения всеми его участниками, сформировав в их правосознании необходимые установки о необходимости правомерности своего поведения. В зависимости от обстоятельств применения выделяются меры, применяемые при возникновении угрозы общественной безопасности и безопасности личности для предотвращения возможного наступления вреда (временное ограничение или запрещение движения транспорта и пешеходов (пункт 20 статьи 13 Федерального Закона РФ «О полиции»)), и меры, приме-

¹ Макарейко Н.В. Административное право: курс лекций. М., 2014. 134 с.

² Каплунов А.И. Значение понятия «способ принудительного воздействия» для регламентации мер административного принуждения, применяемых полицией // Актуальные проблемы полицейского права: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 10-летию вступления в силу Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции». Омск, 2021. С. 128-133.

няемые в отношении лиц, совершивших противоправное деяние, в целях предупреждения совершения ими новых правонарушений (приостановление действия лицензии).

Обеспечение детской дорожной безопасности является приоритетной задачей, стоящей как перед Госавтоинспекцией, так и перед государством в целом. Необходимо отметить, что в России опознавательный знак «Ребенок в машине» не является обязательным для размещения на стекле автомобиля, в котором находятся дети. Однако Правилами дорожного движения и Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения предусмотрено обязательное его наличие при перевозке групп детей в автобусе. Опознавательный знак называется «Перевозка детей»¹.

При этом любой автомобиль является источником повышенной опасности, следовательно, перевозка ребенка (детей) – это серьезная ответственность за его жизнь и здоровье, которая ложится на лицо, управляющее транспортным средством, и неважно, к какому типу принадлежит транспортное средство. Представляется необходимым введение обязанности водителя, перевозящего ребенка (детей), по требованию инспектора ДПС предъявлять опознавательный знак «Ребенок в машине». Наличие этого знака предупредит остальных водителей об особых мерах осторожности при управлении своим транспортным средством, то есть о недопущении резких маневров, напомним о проявлении терпимости к, возможно, невысокой скорости движения автомобиля с таким знаком, недостаточно быстром начале движения на светофоре после зеленого сигнала и т. д. Соответствующие изменения необходимо внести в российское административное законодательство. Так, в пункте 8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, предусмотренных Правилами дорожного движения Россий-

¹ См.: О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; 2023. № 41, ст. 7100.

ской Федерации, в абзац, где перечисляются обязательные опознавательные знаки, необходимо включить текст следующего содержания: «Ребенок в машине» – в виде равностороннего треугольника желтого цвета с каймой красного цвета с надписью черными буквами «РЕБЕНОК В МАШИНЕ». Кроме того, п. 2.1.1 раздела 2 «Общие обязанности водителей» Правил дорожного движения Российской Федерации дополнить абзацем следующего содержания: «Опознавательный знак «Ребенок в машине» – в случае управления транспортным средством, в котором находится или может находиться ребенок (дети)». Таким образом, водитель механического транспортного средства будет обязан иметь при себе и по требованию сотрудников полиции предъявлять им опознавательный знак «Ребенок в машине».

Необходимо ввести административную ответственность за отсутствие опознавательного знака «Ребенок в машине» в автомобиле, в котором находится или может находиться ребенок (дети), предусмотрев в виде административного наказания предупреждение. Для этого требуется дополнить пункт 3.1 статьи 12.23 КоАП РФ, изложив его в следующей редакции:

«3.1. Отказ водителя предъявить опознавательный знак «Ребенок в машине» в случае, если в автомобиле находится ребенок (дети), не достигшие 12-летнего возраста», –
влечет предупреждение».

Установление данного состава административного правонарушения будет иметь превентивное значение, создавая реальную угрозу наказания лицам, управляющим транспортным средством, в котором находятся дети (ребенок), за невыполнение ими установленной законом обязанности. Это будет способствовать повышению уровня ответственности водителей, сокращению фактов причинения вреда здоровью детей в результате ДТП, а также сохранению их жизнью.

Таким образом, исследование позволило классифицировать методы, используемые в деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, по следующим основаниям: по времени

их применения (методы, применяемые до совершения административного правонарушения в области дорожного движения с участием детей, и методы, применяемые после совершения административного правонарушения в области дорожного и движения и с участием детей); по субъекту применения (направленные на детей – участников дорожного движения и взрослых – участников дорожного движения). Также исследование позволило классифицировать формы деятельности ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма по следующим основаниям:

- по отношению к субъектам (формы общей профилактики и формы индивидуальные);
- по характеру задач (информационные, организационные и воспитательные);
- в зависимости от участия других субъектов (формы, реализуемые во взаимодействии с заинтересованными субъектами, и формы, реализуемые без взаимодействия).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Осуществленный анализ компетенции ОВД по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди детей в Российской Федерации, основанный на большом числе научно-теоретических работ, результатах опросов, социальных наблюдений способствовал выявлению ряда проблем по исследуемым вопросам, позволил сформулировать научные и теоретические выводы, а также выработать предложения практического характера, направленные на совершенствование существующего законодательства по вопросам профилактики дорожно-транспортного травматизма детей, в целях сокращения числа дорожно-транспортных происшествий с участием детей и предотвращения минимизации последствий от них.

По итогам проведенной работы представляется возможным обозначить направления дальнейшего исследования в рамках выбранной тематики. В диссертации освещен ряд теоретических и практических проблемных вопросов, касающихся понимания компетенции ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма; анализа основных принципов реализации полномочий ОВД в изучаемой области; изучения зарубежного опыта предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма; определения основных целей и задач по предупреждению детского травматизма в условиях дорожного движения; рассмотрения существующих функций ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма; анализа полномочий Госавтоинспекции и других субъектов деятельности по снижению травматизма среди детей в дорожных условиях; определения форм и методов, применяемых ОВД для сокращения числа дорожно-транспортных аварий, в которых участвуют дети.

При этом необходимо заметить, что перечисленными вопросами тема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Российской

Федерации не исчерпывается. Ввиду того, что диссертационное исследование ограничено определенными рамками, в нем не представляется возможным проанализировать весь спектр проблемных вопросов, существующих в области детской дорожной безопасности.

Безусловно, тема сохранения жизни и здоровья детей всегда была и будет актуальной. Также всегда одним из субъектов, участвующих в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности, будут ОВД, объем и содержание полномочий которых еще долгие годы могут быть объектом дискуссий и предметом исследования ученых.

Надо отметить тот факт, что ОВД всегда будут являться субъектом обеспечения безопасности, в том числе и детской, на дорогах. Также всегда будет актуальна тема взаимодействия ОВД с иными субъектами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, и это убеждает в перспективной актуальности выбранной темы диссертационного исследования не только в рамках административного права (публично-правовых наук), но и других отраслей права.

По нашему мнению, для того, чтобы обеспечить безопасность дорожного движения, в ближайшем будущем должны быть рассмотрены варианты для ужесточения требований, предъявляемых к знанию правил дорожного движения школьниками. Для этого необходимо внести соответствующие изменения в нормативные правовые акты, регламентирующие образовательную и контрольно-надзорную деятельность образовательных организаций, в сферу деятельности которых входит обучение несовершеннолетних дорожной грамоте.

Также представляет интерес перспектива внедрения универсальных стандартов детской безопасности в автомобилях, что будет способствовать техническому совершенствованию автомобилей. Поиск инженерных решений должен быть направлен на модернизацию транспортных средств в целях повышения детской безопасности в них. Это окажет положительное

влияние на снижение случаев дорожно-транспортных происшествий при участии детей.

Еще одним перспективным направлением для исследования видится совершенствование нормативного и организационного механизмов взаимодействия представителей системы здравоохранения и органов внутренних дел в области разъяснительной деятельности, в частности при донесении информации о правилах перевозки детей в автомобиле до молодых родителей, и других вопросах, относящихся к детской дорожной безопасности.

Важным направлением исследовательской деятельности может стать разработка алгоритма обучения детей и подростков безопасному участию в дорожном движении, где основным инструментом будет поддержка и совершенствование деятельности таких общественных структур, как отряды юных инспекторов движения на территории Российской Федерации.

Подводя итог вышесказанному, необходимо заметить, что определены лишь наиболее актуальные и перспективные для исследования проблемы в области организации деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности, а выводы и предложения, сделанные в ходе данного исследования, могут позволить в дальнейшем способствовать совершенствованию российского законодательства, деятельности государственных и общественных институтов в указанной сфере

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

Международные правовые акты

1. Всеобщая декларация прав человека (принята на третьей сессии Генеральной Ассамблеи ООН резолюцией 217 А (III) от 10.12.1948) // Рос. газ. 10.12.1998.

2. Декларация прав ребенка от 20.11.1959 // Права и свободы личности. Библиотека «Российской газеты» совместно с библиотечкой журнала «Социальная защита». Вып. 11. М., 1995. Конвенция о правах ребенка от 20.11.1989 // Сборник международных договоров СССР. 1993. Выпуск XLVI.

Нормативные правовые акты Российской Федерации

3. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993: с учетом поправок, внесенных Федеральным конституционным законом «О поправках к Конституции Рос. Федерации» от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ, от 14.03.2020 № 1-ФКЗ, от 04.10.2022 № 8-ФКЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 06.10.2022).

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.04.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1; 2024. № 1, ст. 49.

5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 11.03.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301; 2024. № 19, ст. 2304.

6. Семейный кодекс Российской Федерации от 29.12.1995 № 223-ФЗ (ред. от 31.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 1, ст. 16; 2022. № 52, ст. 9368; 2023. № 23, ст. 4004.

7. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 10.07.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.
8. Федеральный закон от 24.07.1998 № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 31, ст. 3802; 2023. № 14, ст. 2373.
9. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 25.12.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720; 2023. № 1.
10. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (ред. от 23.03.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 40, ст. 3822; 2024. № 32 (часть I), ст. 6201.
11. Федеральный закон от 09.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления» (ред. от 14.07.2022) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 7, ст. 776; 2022. № 29 (часть III), ст. 5237.
12. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2023. № 32 (часть I), ст. 6172.
13. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (ред. от 25.12. 2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 53 (ч. 1), ст. 7598; 2023. № 32, ст. 6211.
14. Федеральный закон от 02.04.2014 № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка» (ред. от 14.07.2022) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 14, ст. 1536; 2022. № 29 (часть II), ст. 5220.

15. Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 26 (часть I), ст. 3851.

16. Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897; 2023. № 8, ст. 1315.

17. Указ Президента Рос. Федерации от 07.05.2012 № 606 «О мерах по реализации демографической политики Российской Федерации» (ред. от 13.01.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 19, ст. 2343; 2023. № 3, ст. 554.

18. Указ Президента Рос. Федерации от 21.12.2016 № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» (ред. от 05.02.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 52 (часть V), ст. 7614; 2023. № 30, ст. 5672.

19. Указ Президента Рос. Федерации от 01.03.2011 № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» (ред. от 30.09.2022) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 10, ст. 1334; 2022. № 24, ст. 4030.

20. Указ Президента Рос. Федерации от 28.07.2011 № 1027 «Об утверждении Положения об Общественном совете при Министерстве внутренних дел Российской Федерации» (ред. от 17.09.2020) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 31, ст. 4712; 2020. № 36, ст. 5609.

22. Указ Президента Рос. Федерации от 23.05.2011 № 668 «Об общественных советах при Министерстве внутренних дел Российской Федерации и его территориальных органах» (ред. от 25.08.2021) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 22, ст. 3154; 2021. № 29, ст. 4655.

23. Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47; 2023. № 41, ст. 7100.

24. Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

25. Приказ МВД России от 30.04.2011 № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России». Доступ из справ.-правовой системы Страс «Юрист».

26. Приказ МВД России от 26.02.2018 № 109 «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети Интернет». Документ опубликован не был.

27. Приказ МВД России от 06.09.2011 № 995 «О совершенствовании деятельности подразделений информации и общественных связей, пресс-служб органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России». Документ опубликован не был.

28. Приказ Минобрнауки России от 17.05.2012 № 413 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования» (ред. от 12.08.2022) // Рос. газ. 21.06.2012. № 139.

29. Приказ МВД России от 15.10.2013 № 845 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2014. № 11.

30. Приказ МВД России от 30.08.2017 № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации,

уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание». Документ опубликован не был.

31. Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Документ опубликован не был.

32. Приказ МВД России от 29.03.2019 № 205 «О несении службы участковым уполномоченным полиции на обслуживаемом административном участке и организации этой деятельности». URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

33. Приказ МВД России от 02.05.2023 № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» // Официальный интернет-портал правовой информации (дата обращения: 30.06.2023).

Нормативно-правовые акты, утратившие силу

34. Федеральный закон от 24.06.1999 № 119-ФЗ «О принципах и порядке разграничения предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти субъектов Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 26, ст. 3176; 2002. № 21, ст. 1915.

35. Закон СССР от 09.04.1990 № 1417-1 «Об общих началах местного самоуправления и местного хозяйства в СССР» // Свод законов СССР. 1990. Т. 1.

36. Положение о порядке и сроках подготовки и переподготовки (повышения квалификации) водителей автотранспортных средств (утв. приказом Госпрофобра СССР № 96, Минавтотранса РСФСР № 48, ЦК

ДОСААФ СССР № 304 от 24.05.1985) // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. 1986. № 5.

37. Постановление Совмина СССР от 14.01.1969 № 44 (ред. от 06.11.1986) «Об обучении учащихся старших классов средних общеобразовательных школ автоделу» // Свод законов СССР. 1990. Т. 3.

Монографическая и учебная литература

1. Авакьян С.А. Правовое регулирование деятельности Советов. М., 1980.
2. Аверьянов А. И. Системное познание мира. М., 1985.
3. Алексеев С.С. Общая теория социалистического права (Курс лекций). Вып. I: Введение. Сущность социалистического права. Свердловск, 1963.
4. Алексеев С.С. Общая теория права. М., 2008.
5. Антонов С.Н., Бозина Е.А., Максимов Е.В., Попов М.И., Коперенков В.А. Вопросы организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма подразделениями Госавтоинспекции: методические рекомендации. М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1992.
6. Афанасьев М.Б. и др. Российская милиция: ежегод. информ.-аналит. сб. / Под общ. ред. В.А. Федорова. М., 2001.
7. Афонина Е.Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018.
8. Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. М., 2007.
9. Бачило И.Л. Функции органов управления (правовые проблемы оформления и реализации). М.: Юридическая литература, 1976.
10. Безденежных В.М. Содержание и формы административной деятельности органов внутренних дел. М., 1995.
11. Белявский Н.Н. Полицейское право (административное право). – Петроград, 1915.

12. Бордовская Н.В., Реан А.А. Педагогика: учебник для вузов. СПб.: Питер, 2000.
13. Вашкевич А.В., Мизонова А.Е., Кутуев Э.К. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения: учебно-методическое пособие. СПб., 2012.
14. Вдовиченко В.В. Отдельные формы взаимодействия ГИБДД с государственными органами, общественными формированиями, гражданами и СМИ: учебное пособие. Орёл, 2014.
15. Венедиктов А.В. Государственная социалистическая собственность. М., 1948.
16. Григорян Л.А. Народовластие в СССР. М., 1972.
17. Гришковец А.А. Актуальные проблемы совершенствования законодательства о государственном контроле и надзоре // Материалы V Всероссийской научно-практической конференции. Н. Новгород, 2019.
18. Каплунов А.И. Административное право: учебник. М.: ДГСК МВД России, 2011.
19. Казаченко В.Ф., Лойт Х.Х., Луцкий В.В., Савельев А.В. Агитационно-пропагандистская работа в органах внутренних дел: учебно-методическое пособие. Л., 1987.
20. Козлов Ю.М., Лазарев Б.М., Лунев А.Е., Пискотин М.И. Советское административное право. Методы и формы государственного управления. М., 1977.
21. Конин Н.М. Российское административное право. Общая часть: курс лекций. Саратов: СГАП, 2001.
22. Конин Н.М., Стариков Ю.Н. Административное право России: учебник. М.: Норма: ИНФРА-М, 2010.
23. Крапивенский, С.Э. Социальная философия. М.: Гуманит. изд. центр «ВЛАДОС», 1998.
24. Кузнецов, Н.И. Компетенция высших органов власти и управления СССР. М., 1969.

25. Кутафин О.Е., Шерemet, К.Ф. Компетенция местных Советов. М.: Юридическая литература, 1986.
26. Куянцев И.А. Безопасность жизнедеятельности и охрана труда // Сборник студенческих работ. М.: Студенческая наука, 2016.
27. Лазарев Б.М. Государственное управление на этапе перестройки. М., 1988.
28. Лазарев Б.М. Компетенция органов управления. М., 1972.
29. Линник Т.М., Галаева О.В., Боронина В.С., Березовский Ю.А. Проведение анализа дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет на основании данных Госавтоинспекции и формирование предложений по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: аналитическая справка. М.: НИЦ БДД, 2018.
30. Макарейко Н.В. Административное право: курс лекций. М., 2014.
31. Манохин В.М. Советское административное право: курс лекций. Часть особенная. Вып. 2. Саратов, 1968.
32. Манохин В.М., Адушкин Ю.С. Российское административное право: учебник. Саратов, 2000.
33. Манохин В.М. Совместное ведение Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в условиях изменяющейся России: административно-правовой аспект: монография. Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская гос. акад. права», 2009.
34. Милешкина Н.Д., Полина Л.Ю., Семибратова Л.В. Использование удерживающих устройств в автомобилях // Обзорная информация. Выпуск 20. М.: НИЦ БДД МВД России, 2008.
35. Мицкевич А.В. Субъекты советского права. М.: Юридическая литература, 1962.
36. Павлова Е.В. Профилактика административных правонарушений в области дорожного движения как фактор обеспечения безопасности на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности

дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Орел, 2018.

37. Пантелеев В.Ю. Административная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие для подготовки к экзаменам. Екатеринбург: Изд-во Уральского юридического института МВД России, 2002.

38. Пеньшин Н.В. Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте: учебное пособие. Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2013.

39. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И., Тихомиров С.В. Государственное управление и исполнительная власть: содержание и соотношение / Под ред. Л.Л. Попова. М.: Норма, Инфра-М, 2011.

40. Попов Л.Л., Шергин А.П. Классификация мер административного принуждения // Избранные труды юбиляра. М.: Акад. экон. безопасности МВД России, 2005.

41. Пронина В.С. Конституционный статус органов межотраслевого управления. М.: Юрид. лит., 1981.

42. Садовский В.Н. Основания общей теории систем. М.: Наука, 1974.

43. Соколов А.Ю. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. М.: Инфра-М, 2015.

44. Солдатов А.П., Мельников В.А. Административное право Российской Федерации: учебник. Ростов-на-Дону: Феникс, 2006.

45. Стариллов Ю.Н. Курс общего административного права. Т. 1. М.: Норма, 2002.

46. Стариллов Ю.Н. Государственная служба и служебное право: учеб. пособие. М.: Норма: ИНФРА-М, 2015.

47. Столяренко А.М. Общая педагогика: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по педагогическим специальностям. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2006.

48. Тихомиров Ю.А. Публичное право: учебник. М.: БЕК, 1996.

49. Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс. Полный курс. М., 2001.
50. Юсупов В.А. Теория административного права. М., 1985.
51. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 1993.
52. Якубенко Н.В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень, 2000.
53. Ямпольская Ц.А. Научные основы государственного управления в СССР. М.: Наука, 1968.
54. Ямпольская Ц.А. Органы советского государственного управления в современный период. М., 1954.
55. Юсупов В.А. Современная организация государственного управления промышленным производством в СССР // Труды по административному праву. В 3 т. Т. 1. М.: НП «Евразийская акад. адм. наук», 2011.
56. Юсупов В.А. Научная организация исполнительной власти: учебное пособие. Волгоград: Изд-во Волгогр. ин-та экономики, социологии и права, 2003.

Научные статьи

57. Адмиралова И.А. Принципы административной деятельности полиции и их реализация в сфере обеспечения прав и свобод граждан // Государство и право. 2015. № 1.
58. Акулов В.И., Мелехин А.С. Административные формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Челябинской области) // Административное и муниципальное право. 2010. № 12.
59. Андриянов В.Н. Современные тенденции развития административного права: роль принципов // Вестник Академии энциклопедических наук. 2015. № 3 (20).

60. Аржанов В.В. Разграничение полномочий и предметов ведения государства и местного самоуправления как механизм укрепления законности // Местное право. 2011. № 10.

61. Архипцев И.Н., Сарычев А.В., Рыжкова Е.В. Актуальные проблемы привлечения водителя к административной и уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 1 (86).

62. Афолина Е.Г. Компетенция Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в рамках взаимодействия с заинтересованными субъектами // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2.

63. Афолина Е.Г. Меры, способствующие предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: совершенствование правового регулирования // Гуманитарные и юридические исследования. 2022. Т. 9 (1).

64. Афолина Е.Г. К вопросу о принципах деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности // Наука. Мысль. 2016. № 9.

65. Афолина Е.Г. Сертификация детских удерживающих устройств как фактор обеспечения безопасности дорожного движения в России // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сб. статей. Орел, 2022.

66. Бачило И.Л., Шмаков М.А. О трансформации институтов «государство» и «право» в информационном обществе // Государство и право. 2017. № 11.

67. Белоусов С.А. Система российского законодательства: трехуровневая вертикальная субординация // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. 2015. № 4.

68. Вашкевич А.В. Профессиональное взаимодействие Госавтоинспекции и органов образования, как основа осуществления целостного педагогического процесса формирования правосознания и правовой культуры несовершеннолетних // Мир политики и социологии. 2018. № 9-10.

69. Вербицкая С.И. Возможные ошибки при обучении детей правилам дорожного движения // Наука в современном мире: приоритеты развития. 2017. № 1 (3).

70. Грищенко А.Н. Принципы деятельности полиции // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2016. № 4.

71. Данченко С.П. Перспективы формирования транспортной культуры молодежи // Актуальные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: инновации и тенденции развития (по материалам межрегиональной открытой научно-практической конференции, 20-22.03.2014). Выпуск 23. СПб., 2014.

72. Дугенец А.С., Павлова Л.В. О некоторых вопросах организации индивидуальной профилактической работы в отношении несовершеннолетних как способа защиты их прав // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): сб. науч. тр. по матер. (Международ. науч.-практ. конф.), (Санкт-Петербург, 24.03.2023). СПб., 2023.

73. Зубарев С.М. К вопросу о взаимосвязи субъектов и объектов государственного контроля // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса: сборник научных статей. М., 2018.

74. Ильина И.Е., Исхаков М.М., Кокарев П.И., Пожидаева Е.С. Обеспечение безопасности пешехода в условиях недостаточной видимости // Молодой ученый. 2015. № 7.

75. Каплунов А.И. Значение понятия «способ принудительного воздействия» для регламентации мер административного принуждения,

применяемых полицией // Актуальные проблемы полицейского права: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 10-летию вступления в силу Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции». Омск, 2021.

76. Конин Н.М. К вопросу о понятии и содержании государственного управления // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2012. № 2 (84).

77. Кононов А.М., Иващук А.В. Проявление экстерриториальности в управлении органами внутренних дел // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 4.

78. Киричек Е.В. Принципы деятельности полиции по обеспечению конституционных прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 6.

79. Ковачев Д.А. Функция, задачи, компетенция и правоспособность государственного органа // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 1985. № 4.

80. Кузнецова И.А. Повышение эффективности реализации принципа гуманизма в современной уголовной политике Российской Федерации // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 5.

81. Колесова О.Н. Компетенция субъекта Российской Федерации как участника земельных правоотношений: правовая природа, понятие и признаки // Вопросы экономики и права. 2016. № 8.

82. Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы науки административного права. М., 2011.

83. Кудрявцев В.Н. Законность: содержание и современное состояние // Журнал российского права. 1998. № 1.

84. Лакаев О.А. Вопросы наделения административно-деликтными законами субъектов РФ сотрудников полиции полномочиями составлять протоколы об административных правонарушениях // Публичная власть: реальность и перспективы: сборник научных трудов (по материалам

ежегодной заочной Международной научно-практической конференции, Саратов, 18.11.2014) / Саратовская государственная юридическая академия. Саратов, 2014.

85. Лазарев Б.М. О компетенции органа государственного управления // Советское государство и право. 1964. № 10.

86. Майоров В.И. Профилактическая деятельность полиции в сфере безопасности участников дорожного движения // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2020. № 2.

87. Майоров В.И., Коркин А.В. Административное принуждение: понятие, место и формы выражения // Правопорядок: история, теория, практика. 2016. № 4 (11).

88. Майоров В.И. Административно-правовые меры противодействия преступности как объект исследования и их роль в научном обеспечении предупредительной деятельности субъектов профилактики // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2019. № 1 (12).

89. Максимов И.В. О классификации мер административного принуждения // Вестник Российской правовой академии. 2017. № 3.

90. Мамутов В.К. О соотношении понятий компетенции и правоспособности государственных хозяйственных органов // Правоведение. 1965. № 4.

91. Мартынов, А.В. Контроль и надзор в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2022. № 11 (99).

92. Петров Д.Е. Метод и способ правового регулирования: вопросы соотношения // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2016. № 1 (37).

93. Справцева Е.В. Применение квадрокоптеров в ГИБДД // Технические науки – от теории к практике. 2017. № 3.

94. Смагина Т.А. Административно-правовой статус несовершеннолетнего как объект (предмет) административно-правового регулирования // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2013. № 6 (95).

95. Старилов Ю.Н. Законность как принцип в российском административном и административном процессуальном праве // Публичная власть: реальность и перспективы: сб. науч. тр. по матер. III ежегод. саратовских административно-правовых чтений (Междунар. науч.-практ. конф.) (Саратов, 28-29.09.2017) / Под ред. А.Ю. Соколова. Саратов, 2017.

96. Течиев С.Р. Понятие компетенции государственного органа // Пробелы в российском законодательстве. 2008. № 2.

97. Тихомиров Ю.А. Теория компетенции // Журнал российского права. 2000. № 10.

98. Тихомиров Ю.А. Динамика компетенций публичных органов в нормальных и критических ситуациях // Журнал российского права. 2021. Т. 25, № 3.

99. Тюрин О.Н. О формах и методах работы Госавтоинспекции Беларуси в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, передовые формы работы: материалы семинара-совещания сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации (в рамках V Межгосударственного слёта юных инспекторов движения, 28.09-02.10.2010). Орёл: ОрЮОИ МВД России, 2010.

100. Россинский Б.В. Государственное управление и публичная власть // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): сб. науч. тр. по матер. (Междунар. науч.-практ. конф.), посвящённой памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации,

заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения (Санкт-Петербург, 25.03.2022), 2022.

101. Форштат М.Л. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня // Актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения: сборник статей научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2009.

102. Шеремет К.Ф. Вопросы компетенции местных советов // Советское государство и право. 1965. № 4.

103. Эмих В.В. Понятие компетенции государственного органа в современном Российском праве // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. 2010. Вып. 10.

104. Югов А.А. Органы публичной власти в свете конституционной реформы - 2020: понятие и основные признаки // Конституционное и муниципальное право. 2021. № 6.

105. Якимов А.Ю. Статус субъекта административной юрисдикции // Государство и право. 1996. № 8.

106. Ястребов О.А. Принципы законодательства об административных правонарушениях: вопросы совершенствования // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2015. № 8 (12).

Диссертации и авторефераты диссертаций

107. Беседкина Н.И. Конституционно-правовая защита прав неродившегося ребенка в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005.

108. Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х годов XX века: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006.

109. Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе: дис. ... канд. пед. наук. СПб., 2004.

110. Дмитриев С.Н. Правовые, организационные и тактические проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2003.

111. Зайцев Р.Я. Дорожно-патрульная служба государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (организация деятельности и правовое регулирование): дис. ...канд. юрид. наук. СПб., 2002.

112. Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор): монография. М., 2023.

113. Кареева-Попелковская К.А. Административно-правовое регулирование применения мер пресечения сотрудниками полиции Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012.

114. Ковальчук О.В. Противодействие административным правонарушениям в сфере дорожного движения: административно-деликтологический аспект (по материалам Дальневосточного федерального округа): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2020.

115. Левшина Е.Н. Взаимодействие образовательных учреждений и Управления внутренних дел по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Ставропольского края): дис. ... канд. пед. наук. Ставрополь, 2005.

116. Лобанова Т.В. Правовое положение ребенка в России и Великобритании (Англия): теоретико-правовой анализ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2006.

117. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008.

118. Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 1997.

119. Михайловский И.Г. Административная правосубъектность государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2009.

120. Новокшенов К.А. Административно-правовое регулирование предпринимательской деятельности, административная деятельность ОВД: соотношение и совершенствование форм, методов, компетенции, функций, взаимодействия (На материалах исследования работы подразделений БППР и ИАЗ): дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2006.

121. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1993.

122. Рыбкина Н.В. Социально-культурная деятельность как средство профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. пед. наук. Тамбов, 2006.

123. Садина О.В. Правовой статус несовершеннолетнего в российском законодательстве: теоретико-правовой анализ: дис. ... канд. юрид. наук. Мытищи, 2009.

124. Сергеева Ю.В. Административно-правовое регулирование противодействия молодежному экстремизму органами внутренних дел: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014.

125. Смородина В.А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007.

126. Сандалов Л.В. Административные производства в деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (проблемы правового регулирования): дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2004.

127. Соколов А.Ю. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях: монография. М., 2015.

128. Стахов А.И. Административно-правовое регулирование безопасности в Российской Федерации: монография. М., 2021.

129. Ямпольская Ц.А. Субъекты советского административного права : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1958.

Словари, справочная литература

130. Большая советская энциклопедия / Гл. ред. О.Ю. Шмидт. М.: Советская энциклопедия.

131. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме. Женева, 2004.

132. Даль В.И. Толковый словарь русского языка. Современное написание. М.: АСТ, Астрель, 2008.

133. Данильян О.Г., Панов Н.И. Современный словарь по общественным наукам. М.: ЭКСМО, 2007.

134. Мирский Э.М. Новая философская энциклопедия: в 4 т. / Под редакцией В.С. Стёпина. М.: Мысль, 2001.

135. Ожегов С.И. Словарь русского языка. Изд. 4-е. М.: Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1961.

136. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 1993.

137. Толковый словарь Д.Н. Ушакова.

138. Толковый словарь С.И. Ожегова.

139. Философский словарь. Сокр. пер. с англ. / Под ред. д.ф.н. М.М. Розенталя. М., 1961.

140. Философский энциклопедический словарь / гл. ред.: Л.Ф. Ильичев, П.Н. Федосеев, С.М. Ковалев, В.Г. Панов. М., 1983.

Электронные ресурсы

141. Безопасная экономия: как сервисы проката автокресел выручают молодых родителей. URL: <https://iz.ru/938316/galina-volynetc/bezopasnaia-ekonomiia-kak-servisy-prokata-avtokresel-vyruchaiut-molodykh-roditelei>.

142. Безопасность в автомобиле: 26 детских кресел в сравнительном тесте ADAC. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/kindersicherheit/kindersitztest>.

143. Детские автокресла обязательны: до каких пор вам нужно детское автокресло? URL: <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/kindersitzberater/kindersitzpflicht>.

144. Хорошая Дорога Детства («ДДД»). URL: <https://www.dddgazeta.ru>.

145. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ за 2019 год. URL: <https://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-regional-status-report-on-road-safety-2019>.

146. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. URL: www.kremlin.ru/events/president/news/51506.

147. Знак «Ребенок в машине» не является обязательным для автомобилей. URL: <https://kresla-market.ru/articles/znak-rebenok-v-mashine>.

148. Материалы интернет-сайта Общественной организации «Дорога – наша жизнь». URL: www.dorogajizni.ru.

149. Материалы интернет-сайта Президента Рос. Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/61040>.

150. Материалы интернет-сайта Федерального дорожного агентства Росавтодор. URL: <https://rosavtodor.gov.ru>.

151. Младенец за рулём внедорожника проехал по центру Чебоксар. URL: <https://life.ru/p/1363081>.

152. Официальный сайт Правительства Российской Федерации. URL: <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUw1xudPATBC12.pdf>.

153. План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Российской Федерации от 07.05.2012 на 2013 год и плановый период 2014–2018 годов. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/plan-mvd-2014-2018>.

154. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 21.03.2023).

155. Расширенное заседание коллегии МВД от 15.03.2016. URL: www.kremlin.ru/events/president/news/51515.

156. Статистика автокатастроф за 2023 год. URL: <https://avtohelp24.ru>.

Источники на иностранных языках

157. Diese Webseite verwendet Cookies. URL: <https://www.mobilundsicher.de>.

158. Global Plan For the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. URL: <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

159. Seat belts: the law. URL: www.gov.uk/seat-belts-law.

160. Гражданское общество. Зарубежный опыт (Дания 2016). URL: <https://rg.ru/2016/11/28/grobch-izmenilos-zarubezh-zakonodatelstvo-v-2016-godu.html>.

161. Материалы официального интернет-сайта Министерства внутренних дел Республики Казахстан. URL: <http://mvd.gov.kz>.

Проект
Федерального закона
«О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации
об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ»

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ следующие изменения:

1) дополнить статью 5.35 КоАП РФ частью 2.1 следующего содержания:

«2.1. Нарушение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних прав и интересов несовершеннолетних, выразившееся в непринятии мер по обеспечению безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения, –

влечет наложение административного штрафа в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей»;

2) дополнить статью 12.23 КоАП РФ частью 3.1 следующего содержания:

«3.1. Отказ водителя предъявить опознавательный знак «Ребенок в машине» в случае, если в автомобиле находится ребенок (дети), не достигшие 12-летнего возраста», –

влечет предупреждение»;

3) дополнить статью 12.23 КоАП РФ частью 3.1 следующего содержания:

«7. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 3 настоящей статьи,

влечет наложение административного штрафа на водителя в размере шести тысяч рублей; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей».

ПРИЛОЖЕНИЕ 2**Изменения,**

которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации, касающиеся вопросов допуска граждан к управлению транспортными средствами

1. В Правилах дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1029; 2003, № 40, ст. 3891; 2005, № 52, ст. 5733; 2010, № 20, ст. 2471; 2011, № 42, ст. 5922; 2013, № 31, ст. 4218; № 52, ст. 7173; 2014, № 14, ст. 1625; № 44, ст. 6063; № 47, ст. 6557; 2015, № 15, ст. 2276; № 46, ст. 6376; 2017, № 28, ст. 4139; № 30, ст. 4666; 2018, № 1, ст. 359; № 49, ст. 7618; № 50, ст. 7789):

а) пункт 4.1 изложить в следующей редакции:

«4.1. при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости как вне населенного пункта, так и в его черте пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов для водителей транспортных средств»;

б) п. 2.1.1 раздела 2 «Общие обязанности водителей» Правил дорожного движения Российской Федерации дополнить абзацем следующего содержания:

«2.1. Водитель механического транспортного средства обязан:

2.1.1. Иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки опознавательный знак «Ребенок в машине» в случае управления транспортным средством, в котором находится или может находиться ребенок (дети)»;

в) пункт 8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации, дополнить абзацем следующего содержания:

«"Ребенок в машине" – в виде равностороннего треугольника желтого цвета с каймой красного цвета с надписью черными буквами "РЕБЕНОК В МАШИНЕ"»;

г) пункт 22.9 изложить в следующей редакции:

«Перевозка детей в возрасте младше семи лет в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием сертифицированных детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Перевозка детей в возрасте от семи до одиннадцати лет (включительно) в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием сертифицированных детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием сертифицированных детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Установка в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля сертифицированных детских удерживающих систем (устройств) и размещение в них детей должны осуществляться в соответствии с руководством по эксплуатации указанных систем (устройств)».

Проект

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

**О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2018 г.
№ 903 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ НАСТАВЛЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ПРОПАГАНДЕ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации

В целях совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий внести изменения в главу III «Принципы деятельности Госавтоинспекции по пропаганде БДД», дополнив второй частью следующего содержания:

**«Специальные принципы деятельности органов внутренних дел
по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма»**

12.1. Принцип индивидуального и дифференцированного подхода предполагает учёт личностных, возрастных особенностей детей и уровня их психического и физического развития.

12.2. Принцип взаимодействия «дети – дорожная среда» выражается в обучении детей дорожной грамоте трехлетнего возраста. Детское восприятие

окружающей среды во многом определяется поведением и словесной и графической информацией, получаемой от взрослых.

12.3. Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствий заключается в разъяснении детям возможных опасностей, которые связаны с дорожной средой.

12.4. Принцип социальной безопасности заключается в разъяснении детям того факта, что они являются частью общества, где необходимо следовать определенным правилам, а за нарушение правил дорожного движения следует наказание.

12.5. Принцип самоорганизации выражается в развитии у детей способности регулировать свое поведение, наблюдать за сверстниками и взрослыми, замечать нарушения правил дорожного движения, предупреждать возможные опасные моменты».

Проект

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ

ПРИКАЗ

**О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ ОТ 30.07.2018 г. № 464
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СТАТИСТИЧЕСКОГО ИНСТРУМЕНТАРИЯ
ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ МИНИСТЕРСТВОМ ПРОСВЕЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО
СТАТИСТИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
КОМИССИИ ПО ДЕЛАМ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ И ЗАЩИТЕ ИХ
ПРАВ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ БЕЗНАДЗОРНОСТИ
И ПРАВОНАРУШЕНИЙ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ»**

Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации

В целях совершенствования деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и порядка проведения мониторинга количества правонарушений с участием детей внести изменения в раздел 3 «Производство по делам об административных правонарушениях, рассмотрение прекращенных уголовных дел или материалов об отказе в их возбуждении», дополнив строками следующего содержания:

«01.1 - отражающей число протоколов и постановлений об административных правонарушениях несовершеннолетних, поступивших на рассмотрение в территориальные (муниципальные) комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав, в отношении несовершеннолетних, совершивших административные правонарушения, предусмотренные

главой 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» КоАП РФ;

02.1 - отражающей число протоколов и постановлений об административных правонарушениях несовершеннолетних, рассмотренных территориальными (муниципальными) комиссиями по делам несовершеннолетних и защите их прав, по составам административных правонарушений, предусмотренных главой 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» КоАП РФ».