

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД Российской Федерации

Статья посвящена анализу системы контроля и надзора за соблюдением требований безопасности дорожного движения в России, находящейся в ведении Госавтоинспекции МВД России. Исследуются существующие механизмы контроля, контрольно-надзорные мероприятия в данной области. Автор приходит к выводу, что простая статистика числа проведенных проверок не отражает их реальную эффективность. Предлагается внедрение системы мониторинга эффективности профилактических мероприятий с использованием аналитических методов и информационных технологий.

*Ключевые слова:* государственный контроль (надзор), безопасность дорожного движения, профилактика обязательных требований, контрольно-надзорные мероприятия.

Одним из ключевых факторов национальной безопасности России является безопасность дорожного движения и качество дорожной инфраструктуры. Специфические особенности в сфере безопасности дорожного движения в России связаны со значительной территориальной протяженностью, многообразием климатических условий, интенсивностью развивающихся городских агломераций, активным внедрением цифровых технологий, более бережным природопользованием при строительстве дорог, использованием современных высококачественных материалов и мн.др. Государственная политика России последние два десятилетия направлена на кардинальные изменения в данной сфере, последовательно реализованы две федеральные программы «Повышение безопасности дорожного движения» (2006–2011 гг., 2012–2020 гг.), а в настоящее время реализуется национальный проект (НП) «Безопасные качественные дороги», рассчитанный на 2019–2030 гг. (паспорт проекта обновлён в 2021 г.). С 2021 года в новую редакцию паспорта указанного национального проекта входят шесть федеральных проектов: «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги Минобороны России», «Развитие федеральной магистральной сети», «Региональная и местная дорожная сеть», «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»<sup>1</sup>.

В научно-практическом знании деятельность, осуществляемая по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог в России, объединена в понятие «дорожная деятельность». Соблюдение установ-



**В.И. Майоров**

*Профессор кафедры административной деятельности  
органов внутренних дел  
Тюменского института повышения квалификации  
сотрудников Министерства внутренних дел  
Российской Федерации,  
доктор юридических наук, профессор*

ленных обязательных требований при осуществлении дорожной деятельности является важным условием обеспечения безопасности дорожного движения в стране. Контроль и надзор за соблюдением обязательных требований к безопасности дорожного движения при осуществлении дорожной деятельности (далее – дорожный надзор) находится в компетенции Госавтоинспекции МВД России и реализуется в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

Обращение к анализу статистических данных за 2022 год показывает, что на месте почти трети дорожно-транспортных происшествий

(далее – ДТП) были зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог (38 647, или 30.5%). В таких ДТП погибло более 4 тыс. человек<sup>2</sup>. Особо следует обратить внимание на следующий факт: несмотря на то что удельный вес подобных ДТП в общей структуре аварийности на протяжении нескольких лет снижается, показатель тяжести их последствий увеличивается.

Соблюдение обязательных требований безопасности является основным предметом дорожного надзора, осуществляемого Госавтоинспекцией МВД России по отношению:

1) к содержанию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского наземного электрического транспорта, влияющих на безопасность дорожного движения (далее – БДД);

2) к проведению строительных, ремонтных и иных работ, осуществлению деятельности, оказывающей влияние на БДД;

3) к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения и иных элементов обустройства автомобильных дорог.

Контрольно-надзорные мероприятия (указаны далее), проводимые Госавтоинспекцией МВД России, направлены на проверку соблюдения обязательных требований. Вместе с тем современная нормативно-правовая база контроля и надзора<sup>3</sup> предусматривает существенное расширение профилактического инструментария уполномоченных органов. Согласно Положению о федеральном государственном контроле (надзоре) в области БДД, утвержденному Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101, Госавтоинспекция осуществляет следующие профилактические мероприятия:

- информирование;
- обобщение правоприменительной практики;
- объявление предостережения;
- консультирование;
- профилактический визит<sup>4</sup>.

В настоящее время практически во всех видах деятельности происходит обновление такого понятия, как «стандартные требования», что дисциплинирует как «потребителей», так и «производителей». Соответственно, профилактика нарушений обязательных требований в ходе дорожного надзора направлена на повышение безопасности дорожного движения путем формирования стандартов добросовестного поведения подконтрольных субъектов – юри-

дических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих дорожную деятельность, с помощью комплекса профилактических мер, реализуемых МВД России в лице его уполномоченных подразделений и должностных лиц.

Профилактические мероприятия, хотя и призваны воздействовать методом убеждения на контролируемых субъектов, в итоге должны отражаться на гражданах, повышая их защищенность<sup>5</sup>. Кроме того, целью реализации мер профилактики выступает не только предупреждение совершения тех или иных правонарушений, но и устранение условий, способствующих их совершению, а также минимизация рисков возникновения негативных последствий<sup>6</sup>. Среди профилактических мероприятий, закрепленных в Положении о федеральном государственном контроле (надзоре) в области БДД, информирование и обобщение правоприменительной практики являются общими, они направлены на различные категории контролируемых лиц и не требуют взаимодействия с ними контрольно-надзорных органов.

По данным информационно-аналитического обзора, в 2022 году в отношении хозяйствующих субъектов Госавтоинспекцией МВД России было проведено 32 061 профилактическое мероприятие. Из них *объявленные предостережения* о недопустимости нарушения обязательных требований составили 77%, или 24 679, *профилактические визиты* – 6.4%, или 2 046, *консультирование* – 16.4%, или 5 264<sup>7</sup>. Таким образом, *объявление предостережения* о недопустимости нарушения обязательных требований (далее – ОТ) является наиболее распространенным профилактическим мероприятием в деятельности Госавтоинспекции по дорожному надзору. Рассмотрим подробнее.

Во-первых, *объявление предостережения* (далее – предостережение). Объявление предостережения осуществляется по фактам поступления сведений о готовящихся нарушениях ОТ или признаках нарушений ОТ, однако необходимым условием является отсутствие причинения вреда или угрозы причинения вреда охраняемым законом ценностям в результате нарушения ОТ. Более 2/3 от общего числа всех предостережений, объявленных Госавтоинспекцией в течение 2022 года (34 243)<sup>8</sup>, составили предостережения по дорожному надзору, что показывает частоту совершаемых субъектами нарушений.

В 2017 году произошло законодательное закрепление предостережения как профилактиче-

ского мероприятия, но его правовая природа вызывала дискуссии в научном сообществе: ряд ученых отмечали его необязательность для исполнения и преимущественно информационный характер<sup>9</sup>, в то время как другие указывали, что непринятие мер по обеспечению соблюдения ОТ, изложенных в предостережении, влечет за собой правовые последствия<sup>10</sup>. С принятием Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» был подчеркнут профилактический характер предостережений, а также закреплена возможность подачи возражения на них.

После получения предостережения хозяйствующие субъекты могут пройти самообследование на предмет соблюдения ОТ, однако следует отметить, что в рамках дорожного надзора обязательное проведение самообследования не предусмотрено. Безусловно, это снижает весь воспитательный и превентивный характер, который заложен в профилактическом воздействии предостережения, что представляется серьезным упущением, так как не стимулирует личную дисциплину и обязательность ответственных лиц, на что, по сути, и направлены профилактические мероприятия.

Во-вторых, *консультирование*, которое также является весьма частым профилактическим мероприятием, осуществляемое уполномоченным должностным лицом Госавтоинспекции по обращениям контролируемых лиц и их представителей. Оно может быть совмещено с иными профилактическими или контрольно-надзорными мероприятиями. Формы консультирования многообразны: по телефону, посредством видео-конференц-связи, на личном приеме. От информирования консультирование отличается тем, что ведется преимущественно в устной форме и по конкретному запросу определенного субъекта.

В-третьих, *профилактический визит*, являющийся новым инструментом профилактики для контрольно-надзорных органов. Согласно ч. 1 ст. 52 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» «профилактический визит проводится инспектором в форме профилактической беседы по месту осуществления деятельности контролируемого лица (либо путем использования видео-конференц-связи). В ходе профилактического визита контролируемое лицо информируется об ОТ, предъявляемых к его деятельности либо к принадлежащим ему

объектам контроля, их соответствии критериям риска, основаниях и о рекомендуемых способах снижения категории риска, а также о видах, содержании и об интенсивности контрольных (надзорных) мероприятий, проводимых в отношении объекта контроля исходя из его отнесения к соответствующей категории риска»<sup>11</sup>.

При осуществлении дорожного надзора обязательные профилактические визиты проводятся в отношении:

- 1) объектов надзора, отнесенных к категориям чрезвычайно высокого, высокого и значительного риска;
- 2) объектов надзора, категория риска которых изменилась на более высокую;
- 3) контролируемых лиц, приступающих к осуществлению деятельности, являющейся объектом надзора, не позднее чем в течение одного года с момента начала такой деятельности и при наличии у уполномоченного органа информации о начале такой деятельности<sup>12</sup>.

Однако «обязательность» данных визитов не отменяет права контролируемых лиц отказаться от их проведения, поскольку рассматриваемая мера является профилактической, не носит принудительный характер и осуществляется только с согласия контролируемых лиц, что также сужает возможности превентивного воздействия Госавтоинспекции МВД России<sup>13</sup>.

В настоящее время контрольно-надзорные функции Госавтоинспекции МВД России рассматриваются в контексте риск-ориентированного подхода. Следует отметить, что хозяйствующие субъекты, осуществляющие дорожную деятельность, могут быть отнесены к одной из четырех категорий риска. В 2022 году количество учтенных объектов надзора, то есть хозяйствующих субъектов, осуществляющих дорожную деятельность, составило 12 018. Из них к категориям чрезвычайно высокого, высокого и значительного риска отнесена деятельность в общей сложности 893 субъектов, которые являлись приоритетными для профилактической деятельности<sup>14</sup>. Деятельность 9 110 субъектов отнесена к категории низкого риска, в отношении которых за год проведено в среднем только 1 (одно) профилактическое мероприятие. Что же из этого следует?

Во-первых, что активная профилактическая работа ведется в отношении менее чем 8% юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих дорожную деятельность. Но является ли это достаточным, учитывая ключевую цель контрольно-надзорной (в том числе профилактической) деятель-

ности, итоговая суть которой – безопасность участников дорожного движения?

Во-вторых, согласно Положению о федеральном государственном контроле (надзоре) в области БДД, в отношении объектов надзора, отнесенных к категории низкого риска, плановые проверки не проводятся. Таким образом, 75% субъектов дорожной деятельности фактически остаются вне поля внимания Госавтоинспекции МВД России, осуществляющей профилактические мероприятия в рамках дорожного надзора.

Рассмотрим, каким образом определяются категории риска. Выделение категорий риска в рамках дорожного надзора осуществляется по двум основным критериям – статус дороги (в соответствии с классификацией автомобильных дорог<sup>15</sup>), в отношении которой субъект осуществляет дорожную деятельность, а также наличие фактов привлечения к ответственности за совершение административных правонарушений или преступлений. Из них специфическим критерием является только вид автомобильной дороги; что касается совершенных административных правонарушений в сфере деятельности, то обязательность их учета закреплена в общих Правилах отнесения деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей и (или) используемых ими производственных объектов к определенной категории риска или определенному классу (категории) опасности<sup>16</sup>.

Напомним, что определение категорий риска осуществляется с целью реализации риск-ориентированного подхода, суть которого состоит в распределении приоритетов при проведении контрольно-надзорных и профилактических мероприятий, их интенсивности, частоты и содержания в зависимости от присвоенной категории риска<sup>17</sup>. Управление рисками направлено на обеспечение допустимого уровня риска причинения вреда (ущерба) в соответствующей сфере деятельности, который закрепляется в ключевых показателях вида контроля<sup>18</sup>.

В условиях недостатка ресурсов контрольно-надзорных органов подобный подход в целом оправдан, вместе с тем дорожное движение обладает такими характеристиками, как массовость и постоянное наличие источников повышенной опасности, поэтому представляется, что концентрация внимания на незначительной доле поднадзорных субъектов не способна эффективно противодействовать имеющимся рискам и угрозам, так как данная сфера безопасности, несмотря на имеющиеся достижения, до

сих пор остается довольно проблематичной, учитывая количество человеческих жертв (социальный риск).

Ключевыми показателями риска для федерального государственного надзора в области БДД и входящего в него дорожного надзора являются количество погибших в ДТП на 100 тыс. населения (социальный риск) и количество погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств (транспортный риск). Без широкого охвата профилактической работой субъектов дорожной деятельности стабильное и существенное снижение показателей социального и транспортного риска труднодостижимо, поскольку роль дорожной инфраструктуры в обеспечении БДД значительна: об этом свидетельствует позитивный опыт зарубежных стран, которые опираются на стратегии повышения БДД, основанные на улучшении характеристик безопасности дорожной инфраструктуры (страны Европейского союза, Китай, Сингапур, Япония и др.)<sup>19</sup>.

Таким образом, учитывая выраженную специфику контроля и надзора в области БДД, направленного на сокращение ДТП, снижение тяжести их последствий (в том числе числа погибших в них людей), в контрольно-надзорной деятельности Госавтоинспекции сведения о ДТП также не могут игнорироваться. В этой связи количество ДТП, совершаемых на подведомственных дорогах и их участках, должно стать одним из критериев при определении категории риска причинения вреда для субъектов, осуществляющих дорожную деятельность. Данный критерий может иметь два варианта закрепления – общее количество ДТП и ДТП с зафиксированными неудовлетворительными дорожными условиями.

Так, в 2022 году основными нарушениями на местах ДТП, где были выявлены неудовлетворительные дорожные условия, стали:

- 1) отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки (52.5%);
- 2) отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (18.6%);
- 3) недостатки зимнего содержания (16.4%);
- 4) неправильное применение (плохая видимость) дорожных знаков (11.1%)<sup>20</sup>.

Доля водителей, использующих упрощенную процедуру оформления ДТП (по «европротоколу»), постоянно растет. Это связано с тем, что официальная статистика, публикуемая Госавтоинспекцией, включает лишь аварии с пострадавшими. При условии, что в ДТП нет пострадавших и материальный ущерб был причи-

нен только участвующим в аварии транспортным средствам (транспортный риск), ДТП могут быть оформлены без участия сотрудников Госавтоинспекции – в упрощенном порядке (по «европротоколу»). По итогам 2022 года, 40% ДТП было оформлено без привлечения сотрудников полиции: данной возможностью воспользовались более 900 тыс. водителей, ставших участниками ДТП<sup>21</sup>. Вместе с тем отсутствие сотрудников полиции на месте происшествия не позволяет зафиксировать нарушения, прямо или косвенно ставшие причиной ДТП, которыми могут быть как действия водителей, так и недостатки улично-дорожной инфраструктуры, которые при отсутствии своевременного устранения в дальнейшем могут привести к авариям с пострадавшими.

Для решения вышеуказанной проблемы и получения сведений о нарушениях следует использовать возможности цифровизации, а именно, с 2022 года упрощенное оформление ДТП стало возможным с помощью сервиса «Европротокол онлайн» в мобильном приложении «Госуслуги Авто». Вся необходимая информация указывается в электронном виде, к ней можно прикрепить снимки, сделанные с помощью камеры телефона. В данном сервисе следует предусмотреть возможность отправки сведений о неудовлетворительном состоянии дорог или дорожной инфраструктуры на месте ДТП, которые в дальнейшем будут направлены в соответствующий территориальный орган Госавтоинспекции МВД России. А выявление существенных нарушений ОТ следует рассматривать как один из поводов для проведения профилактических или даже контрольно-надзорных мероприятий.

Реализация профилактических мероприятий на ведомственном уровне также закреплена в принимаемых ежегодно программах профилактики рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области БДД. Соответствующая программа, рассчитанная на 2023 год, опубликована на официальном сайте МВД России в сети Интернет<sup>22</sup>. К ее целям относятся: а) устранение существующих и потенциальных условий, причин и факторов, способных привести к нарушениям ОТ и (или) причинению вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям; б) создание моделей ответственного и добросовестного поведения граждан и организаций;

в) снижение количества нарушений ОТ, а также ДТП, погибших и раненных в них людей.

Таким образом, в области БДД действует комплекс обязательных требований, которые устанавливают особый режим деятельности, связанной с эксплуатацией дорог и дорожной инфраструктуры, с целью минимизации потенциальной опасности, которую несет эта деятельность, для жизни и здоровья людей. С учетом данной опасности необходимо расширение критериев отнесения деятельности поднадзорных субъектов к категориям риска причинения вреда (ущерба), максимальное использование профилактического потенциала современной системы контроля и надзора. Кроме того, приоритетом должны являться не количественные показатели проведенных профилактических мероприятий, а их качество и конечный результат в виде повышения безопасности дорожного движения.

#### *Библиографический список*

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.
2. Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5007.
3. Постановление Правительства РФ от 17.08.2016 № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2016. № 35. Ст. 5326.
4. Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 28 (ч. 2). Ст. 5531.
5. Антипов Е.Г. О новом внешне активном способе реализации административно-правового метода осуществления контрольно-надзорной функции государства в области пожарной безопасности [Текст] / Е.Г. Антипов // Социально-политические науки. 2017. № 3. С. 92–96.
6. Артамонов А.Н. О правовой природе предостережения [Текст] / А.Н. Артамонов // Вестник Брянского государственного университета. 2019. № 3. С. 131–135.

7. Афанасьева Т.И., Отческая Т.И. Правовая природа предостережения о недопустимости нарушения требований ТЭК [Текст] / Т.И. Афанасьева, Т.И. Отческая // Вестник Университета им. О.Е. Кутафина. 2020. № 3. С. 135–149.

8. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.

9. Зырянов С.М., Калмыкова А.В. Подходы к оценке эффективности деятельности контрольно-надзорных органов по предупреждению нарушений обязательных требований [Текст] / С.М. Зырянов, А.В. Калмыкова // Вопросы государственного и муниципального управления. 2019. № 3. С. 31–66.

10. Майоров В.И. Нормативное правовое регулирование федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения: основные новеллы [Текст] / В.И. Майоров // Актуальные проблемы административного права и процесса: Материалы Междунар. научно-практической конференции. Краснодар, 2021. С. 6–15.

11. Майоров В.И., Волошин П.В., Полякова С.В., Дунаева О.Н. Обеспечение безопасности участников дорожного движения в России на основе риск-ориентированного подхода [Текст] / В.И. Майоров, П.В. Волошин, С.В. Полякова, О.Н. Дунаева // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. 2021. № 1. С. 152–159.

12. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «Benchmarking» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России [Текст] / В.И. Майоров, О.Н. Дунаева // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18.

13. Майоров В.И., Дунаева О.Н. Сравнительный анализ обеспечения безопасности дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Монголия, Сингапур, Япония [Текст] / В.И. Майоров, О.Н. Дунаева // Евразийский юридический журнал. 2018. № 7 (122). С. 166–170.

14. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

15. Смирнова Е.Н. Административно-правовое регулирование профилактики нарушений обязательных требований при осуществлении государственного контроля (надзора) [Текст]: Дис. ... канд. юрид. наук / Е.Н. Смирнова. Нижний Новгород, 2022. 246 с.

16. Доклад об осуществлении МВД России федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения за 2022 год // Официальный сайт МВД России [Электронный ресурс]. URL: [https://мвд.рф/dejatelnost/plan\\_checks/документы-в-сфере-контроля-надзора-бдд](https://мвд.рф/dejatelnost/plan_checks/документы-в-сфере-контроля-надзора-бдд) (дата обращения: 18.05.2023).

17. Программа профилактики рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Официальный сайт МВД России [Электронный ресурс]. URL: [https://мвд.рф/dejatelnost/plan\\_checks/программа-профилактики-рисков](https://мвд.рф/dejatelnost/plan_checks/программа-профилактики-рисков) (дата обращения: 15.05.2023).

18. Каждое третье ДТП в России оформляется с использованием процедуры европротокола [Электронный ресурс]. URL: <https://гибдд.рф/news/item/45616> (дата обращения: 05.05.2023).

<sup>1</sup> Майоров В.И., Дунаева О.Н. «Benchmarking» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18.

<sup>2</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: Научный центр безопасности дорожного движения МВД России, 2023. 150 с.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5007.

<sup>4</sup> Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 28 (ч. 2). Ст. 5531.

<sup>5</sup> Зырянов С.М., Калмыкова А.В. Подходы к оценке эффективности деятельности контрольно-надзорных органов по предупреждению нарушений обязательных требований // Вопросы государственного и муниципального управления. 2019. № 3. С. 31–66.

<sup>6</sup> Смирнова Е.Н. Административно-правовое регулирование профилактики нарушений обязательных требований при осуществлении государственного контроля (надзора): Дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2022. 246 с.

<sup>7</sup> Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

<sup>8</sup> Доклад об осуществлении МВД России федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения за 2022 год // Официальный сайт МВД России [Электронный ресурс]. URL: [https://мвд.рф/dejatelnost/plan\\_checks/документы-в-сфере-контроля-надзора-бдд](https://мвд.рф/dejatelnost/plan_checks/документы-в-сфере-контроля-надзора-бдд) (дата обращения: 18.05.2023).

<sup>9</sup> Артамонов А.Н. О правовой природе предостережения // Вестник Брянского государственного университета. 2019. № 3. С. 134.

<sup>10</sup> Антипов Е.Г. О новом внешне активном способе реализации административно-правового метода осуществления контрольно-надзорной функции государства в области пожарной безопасности // Социально-политические науки. 2017. № 3. С. 93; Афанасьева Т.И., Отческая Т.И. Правовая природа предостережения о недопустимости нарушения требований ТЭК // Вестник Университета им. О.Е. Кутафина. 2020. № 3. С. 144.

<sup>11</sup> Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5007.

<sup>12</sup> Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 28 (ч. 2). Ст. 5531.

<sup>13</sup> Майоров В.И. Нормативное правовое регулирование федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения: основные новеллы // Актуальные проблемы административного права и процесса: Материалы Международной научно-практической конференции. Краснодар, 2021. С. 6–15.

<sup>14</sup> См.: Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

<sup>15</sup> Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.

<sup>16</sup> Постановление Правительства РФ от 17.08.2016 № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 35. Ст. 5326.

<sup>17</sup> Майоров В.И., Волошин П.В., Полякова С.В., Дунаева О.Н. Обеспечение безопасности участников дорожного движения в России на основе риск-ориентированного подхода // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. 2021. № 1. С. 152–159.

<sup>18</sup> См.: Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5007.

<sup>19</sup> Майоров В.И., Дунаева О.Н. Сравнительный анализ обеспечения безопасности дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Монголия, Сингапур, Япония // Евразийский юридический журнал. 2018. № 7 (122). С. 166–170.

<sup>20</sup> См.: Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

<sup>21</sup> Каждое третье ДТП в России оформляется с использованием процедуры европротокола [Электронный ресурс]. URL: <https://гибдд.рф/news/item/45616> (дата обращения: 05.05.2023).

<sup>22</sup> См.: Программа профилактики рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Официальный сайт МВД России [Электронный ресурс]. URL: [https://мвд.рф/dejatelnost/plan\\_checks/программа-профилактики-рисков](https://мвд.рф/dejatelnost/plan_checks/программа-профилактики-рисков) (дата обращения: 15.05.2023).

#### PREVENTION OF VIOLATIONS OF MANDATORY REQUIREMENTS IN THE IMPLEMENTATION OF ROAD SUPERVISION BY THE STATE TRAFFIC SAFETY INSPECTORATE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA

**V.I. Mayorov**

*Professor of the Department of Administrative Activities of Internal Affairs Bodies  
Tyumen Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,  
Doctor of Sciences (Law), Professor*

The article is devoted to the analysis of the system of control and supervision over compliance with road safety requirements in Russia, which is under the jurisdiction of the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia. The existing control mechanisms, control and supervision activities in this area are studied. The author comes to the conclusion that simple statistics on the number of inspections carried out does not reflect their real effectiveness. It is proposed to introduce a system for monitoring the effectiveness of preventive measures using analytical methods and information technologies.

**Keywords:** state control (supervision), road safety, prevention of mandatory requirements, control and supervision activities.