

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления

(наименование института полностью)

38.04.02 Менеджмент

(код и наименование направления подготовки)

Государственное управление и администрирование

(направленность (профиль))

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

на тему: Совершенствование контрольно-надзорной деятельности на примере
Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Обучающийся

А.А. Смирнов

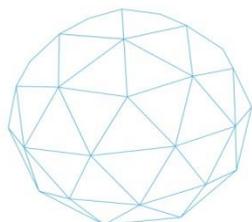
(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

канд. экон. наук, доцент, Я.С. Митрофанова

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)



Тольятти 2024



Росдистант
ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Теоретические основы государственного надзора в сфере транспорта.....	9
1.1 Нормативно – правовое регулирование государственного надзора в России.....	9
1.2 История становления государственного надзора в сфере транспорта России и современное состояние нормативно – правового регулирования транспортной отрасли в России.....	14
1.3 Современное состояние государственного надзора в сфере транспорта в России, основные понятия и принципы.....	18
Глава 2 Исследование современного состояния государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.....	26
2.1 Современное состояние государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, основа, принципы.....	26
2.2 Методология и результаты исследования состояния государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.....	35
2.3 Актуальные проблемы государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.....	40
Глава 3 Разработка концепций развития контрольно-надзорной деятельности и новая административная реформа государственного автодорожного надзора в России.....	54

3.1 Государственный автодорожный надзор как правоохранительный орган в составе Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.....	54
3.2 Государственный автодорожный надзор в рамках присоединения к Министерству внутренних дел РФ	64
3.3 Ликвидация государственного автодорожного надзора как самостоятельного субъекта в составе Федеральной службы и передача полномочий в другие государственные ведомства	69
Заключение	76
Список используемой литературы и используемых источников.....	87
Приложение А Аналитический обзор нормативно-правовых актов на тему: «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности на примере Федеральной службы по надзору в сфере транспорта»	97
Приложение Б Структура Ространснадзора	99

Введение

Актуальность и научная значимость настоящего исследования определяется несколькими факторами.

Во-первых, это связано с отсутствием изучения проблематики государственного автодорожного надзора в научной среде, ограниваясь только аналитикой от экспертов и специалистов в данной области, которые не направлены на решения крупномасштабных административных проблем.

Во-вторых, это реализация нового федерального законодательства в контрольно-надзорной области, в рамках существенных ограничений связанных с введением мораторий на проведения проверочных мероприятий.

В-третьих, это отсутствие полномасштабной административной реформы государственного автодорожного надзора на территории страны за последние двадцать лет.

Объектом исследования является государственный автодорожный надзор, являющийся управлением Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Предметом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе контрольно-надзорной деятельности государственных органов в сфере транспорта.

Целью исследования является совершенствование контрольно-надзорной деятельности.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Рассмотреть теоретические аспекты государственного автодорожного надзора в России;
2. Изучить нормативно-правовое регулирование контрольно-надзорной деятельности государственного автодорожного надзора в России;
3. Провести анализ государственного автодорожного надзора в России, выявить его основные проблемы;

4. Предложить оптимизированную систему организации действующих процессов, опираясь на опыт федеральных органов власти, прошедших административные реформы.

Гипотеза исследования состоит в том, что совершенствование и повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности в государственном автодорожном надзоре следует через проведение административной реформы по средствам перераспределения полномочий действующих субъектов, оптимизационных решений управлений и усовершенствовании законодательной базы.

Теоретико-методологическую основу исследования составили научные труды зарубежных и российских ученых в области права, контрольно-надзорной деятельности.

Базовыми для настоящего исследования явились анализ действующей нормативно-правовой базы контрольно-надзорной деятельности в государстве, обобщение деятельности государственного автодорожного надзора.

Методы исследования: теоретический анализ, сбор, обобщение, систематизация, формализованное представление информации.

Опытно-экспериментальная база исследования является федеральное законодательство в области контрольно-надзорной деятельности, статистические отчеты Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

1. Выявлена неэффективность действующей организации процессов в государственном автодорожном надзоре, посредством изучения деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

2. Предложены концепции развития действующей организационной структуры государственного автодорожного надзора, в рамках которых можно добиться повышения эффективности применения контрольно-надзорных функций.

Теоретическая значимость исследования заключается в:

1. Исследованиях нормативно-правовой базы регламентирующей транспортную отрасль и контрольно-надзорную деятельность.

2. Изучении деятельности государственного автодорожного надзора в России.

Практическая значимость исследования заключается в проработке и предложении концепции административной реформы государственного автодорожного надзора, по средствам оптимизационных решений организационной структуры службы.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивались данными из сводной отчетности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, мнения опытных ученых и экспертов из транспортной отрасли.

Личное участие автора в организации и проведении исследования состоит в непосредственном нахождении в структуре государственного автодорожного надзора, как действующего сотрудника.

Апробация и внедрение результатов работы велись в течение всего исследования. Результаты апробации опубликованы в научной статье.

На защиту выносятся:

- систематизация проблем государственного автодорожного надзора, на основе выявления основных аспектов проблематики;

- предложенные концепции административной реформы государственного автодорожного надзора, по средствам оптимизационных решений организационной структуры службы.

Структура магистерской диссертации. Работа состоит из введения, 3 глав (разделов), заключения, содержит 8 рисунков, 10 таблиц, список использованной литературы и используемых источников 67, 2 приложения. Основной текст работы изложен на 99 страницах.

Во введении обосновываются актуальность темы исследования, определяются объект, предмет, цель, ведущая идея, выдвигается гипотеза, и

формулируются задачи работы, характеризуются научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов исследования.

В первой главе «Теоретические основы государственного надзора в сфере транспорта» раскрываются основные нормативно – правовые акты в Российской Федерации, регламентирующие транспортный комплекс, его участник (субъектов), права и обязанности при исполнении своих обязанностей. Также раскрывается история становления государственного надзора в сфере транспорта России и современное состояние нормативно – правового регулирования транспортной отрасли в России. Дана характеристика современному состоянию государственного надзора в сфере транспорта в России, выделены основные понятия и принципы службы.

Во второй главе «Исследование современного состояния государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» раскрывается практическая значимость современного состояния государственного надзора в сфере транспорта в России, выделены основные понятия и принципы службы. Проанализированы основные проблемы в реализации государственной политики в государственном автодорожном надзоре, выявлены наиболее острые пробелы.

В третьей главе «Новая административная реформа государственного автодорожного надзора в России, концепция развития» раскрываются предложенные административные реформы государственного автодорожного надзора в России, их концепция развития, схемы повышения эффективности, пути решения проблем.

В заключении представлены основные результаты поставленных задач исследования и сделаны следующие выводы:

С целью создания эффективного органа исполнительной власти, в области контроля и надзора, в сфере автомобильных перевозок пассажиров и грузов, на основе действующего управления государственного

автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, разработаны три концепции административной реформы.

Для наиболее эффективного развития действующего управления, предложена концепция наделения правоохрнительными полномочиями. Данная концепция представляет собой два варианта развития, первый связан с выделением из состава Федеральной службы либо наделения правами и правоохрнительными полномочиями управления госавтодорнадзора, как составной части, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Вторая концепция состоит в том, чтобы выделить действующее управление государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, с передачей полномочий, прав и кадрового ресурса в состав ГИБДД МВД РФ.

Третья концепция олицетворяет процесс максимальной оптимизации, путем прекращения деятельности управление государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, с передачей полномочий, прав и кадрового ресурса в составы различных органов исполнительной власти.

По результатам исследования стоит выделить, что административная реформа государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, выразившаяся путем предложения трех концепций эффективного развития службы, имеют практическую значимость и научную новизну, с целью повышения качества органа исполнительной власти, ведомый контрольно-надзорными функциями, в отрасли автомобильных перевозок пассажиров и грузов.

Глава 1 Теоретические основы государственного надзора в сфере транспорта

1.1 Нормативно – правовое регулирование государственного надзора в России

«Российская Федерация в сознании граждан, как орган власти, осуществляет и реализует защиту интересов и прав, по средствам Конституции Российской Федерации. Данные принципы закреплены в статье 45 [1]. Государственные органы управления, на различных уровнях, как федеральном, региональном и муниципальном, обязаны реализовывать и регулировать деятельность должностных лиц, организаций, и иных форм, по средствам своих органов управления, тем самым проводя государственный надзор за соблюдением законодательства, на всех уровнях власти и всех муниципалитетов. Данная обязанность является гарантом реализации прав и свобод человека, гражданина». [67, с. 6]

«Государственный контроль (надзор), муниципальный контроль в Российской Федерации» как термин введен сравнительно недавно, со вступлением в действие Федерального закона от 31.07.2020 г. № 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" [2] (далее - Закон № 248-ФЗ). Термин в полной мере указан в статье 1 Закона № 248-ФЗ. «Под государственным контролем (надзором), муниципальным контролем в Российской Федерации (далее - государственный контроль (надзор), муниципальный контроль) в рамках действующего закона понимается под собой как действия надзорных органов над подконтрольными лицами (физические и юридические лица, индивидуальные предприниматели, и других форм), для соблюдения данными лицами норм права, в том числе обязательных требований, например лицензий или разрешения». [67, с. 6]

В свою очередь, следует отметить, что на нормативно-правовом поле термины «государственный контроль или надзор» звучали и ранее, в статье 2

Федерального закона от 26.12.2008 N 294-ФЗ (ред. от 24.07.2023) "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" [3]. Данный термин закреплен в уже недействующем нормативно-правовом акте, однако продолжает быть актуальным и в данное время, таким образом, контроль и надзор для современного регулирования законодательства явление не новое.

Под федеральным государственным надзором следует понимать деятельность исполнительных органов власти на федеральном уровне, среди которых поднадзорны и как Президенту Российской Федерации, так и Правительству Российской Федерации, тем самым данные органы власти проводят работу по надзору за законодательством на федеральном уровне, в том числе по средствам территориальных органов и управлений субъектов страны.

Oleg V. Aleksandrov отмечает, что «контрольно-надзорная деятельность имеет признаки регуляторной гильотины». [62] Благодаря различным механизмам контрольно-надзорной деятельности, и иных, государство может контролировать различные сферы деятельности в стране. [63]

А.Н. Старостенко предполагает, «государственный контроль следует понимать как проверка деятельности субъектов находящихся в правовом поле за соблюдением ими обязательных требований». [4, с. 373].

А.Ю. Кирьянов и С.М. Петров придерживается мнения А.Н. Старостенко: «Государственный контроль – это непосредственно надзорная деятельности уполномоченными лицами, за соблюдениями прав, свобод, законодательства всех субъектов». [5, с. 7-8; 11, с. 13].

Исследование совокупности норм, содержащихся в основном нормативном источнике системы национального надзора - Законе № 248-ФЗ, позволил установить совместные характеристики национального надзора, а именно:

- основа надзора и контроля, как со стороны федеральных органов власти, так и региональных и муниципальных;

- тем самым вытекают из этого: их права и обязанности за контролем и соблюдением субъектами надзора обязательных требований;

- различные виды инструментов контроля и надзора;

- тем самым и со стороны контролируемых лиц: их права и обязанности за соблюдением обязательных требований, а также их защита от неправомерного вмешательства органов властей.

Закон № 248-ФЗ распределяет функции и задачи между органами власти, тем самым, повышая их эффективность без дублирования функционала между ними, например, Росприроднадзор регулирует сферу природы и экологии, и связанные с данной отраслью субъекты, а транспортные субъекты надзирает Ространснадзор. Тем самым базовые принципы надзорных органов прописаны именно в данном законе. На его основе, органы власти, выработают свою политику в регулировании законодательства.

Обратим внимание, что в Законе № 248-ФЗ подробно описаны основные инструменты государственного надзора, успешно используемые исполнительной властью. К числу таких законодатель отнес два основных вида контроля: плановая и внеплановая проверка. К обоим видам проверок, субъекты надзора, готовятся одинаково, это и предоставление необходимой документации для проверки, и предоставление помещений для обследования, однако существенная разница это именно «план». В рамках плановой проверки субъект надзора уже заранее знает о намерении надзорного органа провести проверку, тем самым данный процесс в целом можно назвать текущим. Однако именно внеплановую проверку можно считать более действенным инструментом, исходя из своей сути. В Законе № 248-ФЗ содержатся перечни инструментов рамках внеплановой проверки, это и экспертиза документов представленных надзорному органу. Также выделен как инструмент – выездная проверка. Данные инструменты позволяют

уполномоченным лицам эффективно выявлять нарушения обязательных требований субъектов надзора в своей подконтрольной деятельности. По результат данных мероприятий могут применять различные действенные санкции в отношении лиц, от предостережения о недопустимости нарушений обязательных требований и до административных санкций, таких как штраф, вплоть до приостановления лицензий и разрешений в случае выявления серьезных нарушений.

Закон № 248-ФЗ конкретизирует основы проведения контрольно-надзорной деятельности. В том числе о наделении специальными полномочиями лиц, в ведении которых будет проведения вышеперечисленных мероприятий. Следует принять к сведению, что внутренние акты надзорных органов уже более детально наделяют и полномочиями и видами инструментов лиц. Например, в рамках плановой проверки уполномоченный сотрудник прокуратуры имеет право проводить плановую проверку или проведения экспертизы. [6, с. 17]. Прокуратура Российской Федерации наделена полномочиями осуществлять надзор за национальным законодательством в России, а правовой статус этого органа закреплен Законом Российской Федерации от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации». [7].

На Федеральном уровне также возможны уточнения деятельности более «сильным» и статусным законодательным актом, нежели приказ Федеральной службы и Министерства, например для более эффективного надзора, Указом Президента Российской Федерации от 02.02.2016 № 41 «О некоторых вопросах государственного контроля и надзора в финансово-бюджетной сфере». [8]. Высшие органы власти государства, также регулируют и предлагают свое видение в контрольно-надзорную деятельность, постановлением Правительства РФ от 5 июня 2013 г. № 476 «О вопросах государственного контроля (надзора) и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» утверждены правила о порядке осуществления надзора в таких сферах, как охрана

животного мира, надзор за пожарами в лесах, охрана водных объектов и другие [9]. В свою очередь, постановлением Правительства Российской Федерации от 25 июля 2013 г. н. №627 «Об утверждении требований к осуществлению государственного контроля (надзора) в сфере образования за деятельностью образовательных организаций, реализующих образовательные программы, содержащие сведения, составляющие государственную тайну». [37]

Проанализировав некий срез законодательных актов в сфере государственного контроля и надзора, следует, отметить и введение новых инструментов взаимосвязи между государством и субъектами надзора.

Нормы права не стоят на месте, они отвечают действительной реальности, однако еще есть проблемы правоприменения данных актов, что справедливо отмечено, как и государством в лице органов власти, так и общественными организациями в лице общественных палат различных уровней, равнодушными гражданами, и самими субъектами надзора. Сколько лет будет действителен в силе закон № 248-ФЗ неизвестно. Однако профессионалы положительно оценивают введение данного акта. Несомненно, и Президент России и Правительство будут разрабатывать все новые инициативы для внедрения в хозяйствующую деятельность государства.

1.2 История становления государственного надзора в сфере транспорта России и современное состояние нормативно – правового регулирования транспортной отрасли в России

Контроль и надзор со стороны государства представляют собой стратегический инструмент, роль, значения, цели и задачи, которого растут с каждым днем. Транспортная отрасль имеет многоступенчатую сложную систему в государственных отношениях, имеет важную составляющую в системе экономики страны, тем самым интегрирована во многие сферы народного хозяйства государства. Транспорт включает в себя различные виды, включая водный, наземный и воздушный, и используется в различных отраслях, включая военную и гражданскую. Если рассматривать в военных целях, то транспорт являлся источником «силы», и защиты государственности на протяжении последних веков, однако «гражданский» транспорт используется повседневно, и все таким самым распространённым, автомобильным транспортом.

Автомобиль - не просто транспортное средство, это многофункциональный инструмент, предназначенный для перевозки грузов и пассажиров. Отрасль автомобильного транспорта настолько разнообразна, что подразделяется на множество категорий и типов, каждый из которых обладает своими уникальными характеристиками и особенностями. Один автомобиль может перевозить десятки человек на дальние расстояния до нескольких тысяч километров, такие как автобусы повышенной вместимости или автомобиль способный увезти десятки тонн, такие как большегруз.

Зона исследования возникновения транспортного надзора, его формирование и история становления делают эту отрасль значимым объектом исследования.

Автомобиль, является изобретением скорее нового времени, уходя корнями в 19 век. Однако повсеместное распространение стало возникать только в 20 веке, когда технологии машиностроения позволили производить технику не только для военной сферы, но для гражданской. Рост

популярности автомобиля связан не только с переориентированием на гражданское машиностроение, но и такие факторы как научный прогресс, повышение качества жизни и доступности технологически сложных предметов роскоши. Автомобиль можно было встретить в сфере сельского хозяйства, ведь процент аграрных экономик был намного выше, нежели сейчас, в эпоху постиндустриальной экономики.

Отрасль контроля и надзора присутствует во многих отраслях народного хозяйства, в том числе автомобильного. Однако надзирать и контролировать можно не только за счет органов власти, по средствам плановых проверок и законодательства. Путь автомобиля начнётся далеко до того, как он отправится с конвейера и будет эксплуатироваться. На всех этапах производства и эксплуатации автомобиля, его контролируют.

Первоначально, развитие дорожного хозяйства в России, относится к «Петровским» временам и берет начало в 18 веке. Большая площадь Российской империи вносила особые коррективы в развитие дорожного хозяйства. Отдаленность деревень и поселков между собой, затрудняло развитие дорожного полотна.

Поэтапно, к концу 18 и началу 19 века, началось массовое строительство дорог в России, появились первые нормативные акты о перевозках, например монография «Об употреблении автомобилей в перевозке пассажиров и тяжелых грузов» напечатанная в конце 1890-х годов. Самоходные механизмы, самых разнообразных видов начали создавать во многих государствах, в том числе, достаточно развитом, как Россия. Появление крупных губерний и развитие системно значимых для империи, как Москва и Петербург, дали развитие междугородного сообщения. Есть мнения, что именно эти события дали толчок к развитию.

К началу 20 века в России уже было некое производство как военной, так и гражданской подвижной техники. Вооружённые конфликты внесли свои коррективы, военная техника стала более разнообразной, и развитой. Постепенно, автомобиль начал входить в обиход советской действительности

– сельское хозяйство, промышленность, автобусы. С каждым годом темп прироста строительства дорог и автомобилей рос, в том числе благодаря индустриализации, объявленной в те годы.

Автомобиль, с момента своего появления, считался средством повышенной опасности. Автомобиль, с приобретением статуса «массовый» и учитывая повышенную опасность для здоровья граждан, власти начали внедрять технологию контроля над техническим состоянием транспортных средств, обучением водителей и их здоровья, а также приведения в нормативный порядок автотранспортного законодательства. Принято ключевое решение – создание единого центра подготовки водителей, развития автомобильной сферы, содержания дорог – «Автодор», начал существовать на территории СССР в середине 1920-х годов. С появлением данного центра, власти начали обучать водителей для применения их навыка в дорожном и сельском хозяйстве.

Чуть позже, в 1930-х годах, создано Главное управление автомобильных дорог, грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров СССР (ЦУДорТранс при СНК СССР) [38]. Ведомство занималось регулированием, контролем и надзором за эксплуатацией и техническим состоянием транспортных средств. ЦУДорТранс при СНК СССР является прообразом современной ГИБДД МВД РФ. В годы становления СССР, особенно в 20-е и 30-е годы двадцатого века, органы государственной власти преобразовывались, обрастали новыми названиями. Уже в середине 1930-х годов создана государственная автомобильная инспекция Главного управления рабоче-крестьянской милиции Народный комиссариат внутренних дел СССР, на основании постановления Совета Народных Комиссаров СССР № 1182 «Положение о государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции Народный комиссариат внутренних дел СССР» [39]. С этого момента сотрудники органов милиции, а по смыслу дорожной милиции, начали выполнять новые функции, которые дали толчок к

развитию органов безопасности дорожного движения. Военные годы немного застопорили развитие дорожного хозяйства, многие задачи были переформатированы на военные нужды, вместе с тем железнодорожное сообщение стало востребованным в военные годы, однако некоторые наработки пригодились в будущем становлении отрасли [10].

В 70-е годы функции контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта и дорожной инфраструктуры переходят в Министерство автомобильного транспорта РСФСР, тем самым органы ГИБДД, сконцентрировались на вопросах безопасности дорожного движения. 03.04.1970 года введено Постановлением Совета Министров РСФСР № 203 было утверждено Положение о Контрольно-ревизионной службе (КАС) Министерства автомобильного транспорта РСФСР [41]. Тем самым, данный документ становится одним из важнейших в становлении транспортной инспекции в России.

В цели и задачи новой службы входили, например, такие как проверка автобусных парков, осуществляющих перевозки пассажиров внутри страны, автопарков, осуществляющие перевозки различных грузов, в том числе их погрузки и разгрузки.

Таким образом, промышленный и автотранспортный век, походящий к концу, начал новую реформу. Транспортная инспекция в России уже существовала как отдельная структура в органах власти, однако всегда находилась в подведомственности разнообразных Министерств. В 2004 году Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года № 314 "О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти" создан новый орган, регулирующий и inspectирующий транспортную сферу на территории страны - Ространснадзор [42]. Контрольно-надзорная деятельность, в области автомобильного транспорта, возложена на управление государственного автодорожного надзора [42].

1.3 Современное состояние государственного надзора в сфере транспорта в России, основные понятия и принципы

В 2022 году началась административная реформа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Ространснадзор — федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю (надзору) в сфере транспорта, среди направлений надзора можно выделить пять основных: Государственный авиационный надзор и надзор за обеспечением транспортной безопасности, Государственный автодорожный надзор, Государственный морской и речной надзор, Государственный железнодорожный надзор и Транспортная безопасность. Данная реформа предполагает повышение эффективности работы службы за счет укрупнения существующих отделов, управлений и других структурных подразделений, а также внедрения нового нормативно-правового регулирования, новых инновационных разработок и применения их в деятельности. «Самым крупным направлением среди пяти представленных можно выделить госавтодорнадзор, так как в него входит наибольшее количество сотрудников и территориальных управлений, таким образом, представляет наибольший интерес для исследования направления». [67, с. 7] Структура Ространснадзора представлена в приложении Б.

Госавтодорнадзор в рамках своих компетенций:

- осуществляет контроль и надзор в РФ за деятельностью транспорта, в частности это автобусы, грузовой транспорт и специальная техника;
- осуществляет проверки субъектов транспортной отрасли, ее участников, которые могут выступать как юридические, так и физические лица (индивидуальные предприниматели), осуществляющие перевозки грузов и пассажиров;
- осуществляет производство по делам об административных правонарушениях данными субъектами, проводит профилактические мероприятия для предотвращения правонарушений;
- осуществляет проверки субъектов дорожного хозяйства;

- осуществляет весогабаритный контроль транспортных средств;
- осуществляет выдачу лицензий, для перевозчиков пассажиров;
- осуществляет выдачу специальных разрешений и рассматривает согласование маршрутов для перевозок опасных грузов;
- осуществляет подготовку проектов предписаний для субъектов транспортной отрасли во избежание допущения правонарушений.

«Учитывая множественность функций и задач госавтодорнадзора, возникает вопрос, повышается ли эффективность государственного надзора при административной реформе, в части за счет оптимизации и укрупнения, ведь случаи оптимизации в современном формировании надзорных органов и иных органов власти имели как положительный, так и отрицательный опыт».

[67, с. 7]

В 2011-2012 года на территории России произошла одна из значимых реформ на постсоветском пространстве. Систему Министерства внутренних дел России было принято решение изменить. Законопроект на стадии обсуждения уже имел резонансное отношение, как со стороны граждан, так и других органов власти. Согласно данным ВЦИОМ 2009-2010 годов, 65 % граждан РФ посчитали, что данный законопроект ничего не изменит в системе МВД, тем самым «прохладно» встретили данную инициативу. [43] Тем не менее, 07.02.2011 года Президентом РФ подписан Федеральный закон "О полиции" от 07.02.2011 N 3-ФЗ [44]. Одними из положительных черт данной реформы называют повышение социальных гарантий, также началась полномасштабная борьба с коррупцией, такие доводы прозвучали в ходе выездного совещания МВД РФ. [45] Однако в ходе подведения промежуточных итогов реформы, не все задачи были выполнены в полном объеме. Так в 2012 году, председатель Комитета по безопасности и противодействию коррупции Госдумы РФ Александр Хинштейн заявил, что «из-за отсутствия четкой структуры законопроекта, эффективность работы ведомства не выросла. Одной из задач реформы была оптимизация штата, за счет сокращения руководящего состава центрального аппарата, однако под

видом оптимизационных решений, пострадали «рядовые» сотрудники, тем самым «полевые» сотрудники в регионах страны были сокращены, вместо сотрудников центрального аппарата. Также оптимизация затронула образовательные учреждения МВД, так от 5-10 учреждений было ликвидировано в годы реформы». [46] Данные оптимизационные решения нашли отголоски спустя 10 лет, а именно в 2023 году министром МВД России, а также начальником финансово-экономического департамента ведомства на заседании комитета Госдумы озвучены цифры, что около ста тысяч сотрудников не хватает для полноценного функционирования системы. [47]

Именно госавтодорнадзор является ключевым контрольно-надзорным органом в Российской Федерации, регулирует деятельность субъектов отрасли, следит за исполнением законодательства и обязательных требований, по средствам своих инструментов, регламентированными различными нормативно-правовыми актами. Полный перечень нормативно-правовых актов изложен в приложении А. Основные участники дорожной деятельности, представлены в таблице 1.

Таблица 1- Основные участники дорожной деятельности, относящиеся к перевозкам пассажиров и грузов

Субъект	Перевозчик	Грузоотправитель	Пассажир
Вид лица	ИП, ЮЛ, ФЛ	ИП, ЮЛ, ФЛ	ИП, ЮЛ, ФЛ
Права и обязанности	Обязанность на получение выплаты за оказанную услугу	Право обеспечить от перевозчика исполнения договора	Право на безопасность и комфорт
	Обязанность обеспечить безопасность	Обязанность обеспечить субъектов необходимыми документами	Обязанность уплатить стоимость
	Обязанность соблюдать правила	Обязанность оплаты за услугу	Обязанность предоставить необходимую информацию о себе

	Обязанность предоставить информацию о расписании	Обязанность упаковать груз	Обязанность соблюдать правила и нормы
--	---	-------------------------------	---

Повышенные требования, со стороны государства, ко всем участникам дорожного движения, для обеспечения безопасности, обусловлено тем, что транспортное средство является повышенным средовом опасности.

Для повышения эффективности государство использует в своем арсенале некоторые виды инструментов, такие как лицензии, сертификаты, специальные разрешения. Тем самым органы власти стимулируют участников рынка «играть по белым правилам», что в свою очередь действительно приводит к повышению безопасности на дорогах.

Субъектам транспортного отрасли непросто получить данные разрешения, это обусловлено и повышенным требованиям со стороны государства, однако легальная деятельность имеет положительный эффект и для перевозчиков и для граждан. Перевозчики пользуются поддержкой государства, получая разнообразные субсидии, проводя обучения. В свою очередь граждане имеют право на защиту в случае непредвиденных ситуаций.

Госавтодорнадзор выдает лицензии для перевозки пассажиров и иных лиц автобусами. Федеральная служба в этом вопросе является компетентным органом. Для повышения уровня безаварийности, сохранения прав и свобод граждан, впоследствии осуществляет надзор за участниками, это и перевозчики и водители, а также должностные лица, непосредственно регулирующие отношения между субъектами.

Лицензия на право осуществления деятельности это гарантия безопасности на дорогах. Ведь соответствовать требованиям, с учетом ежегодного обновления законодательства, деятельность сложная. Среди требований это и компетентный состав сотрудников, проведения им необходимых инструктажей. Жесткие требования к водителям и

транспортным средствам. Их здоровье и исправность соответственно напрямую зависит на количество аварийных ситуаций на дороге.

Также важным инструментом является прокладывание маршрутов для перевозок опасных грузов. В данном случае требования законодательства к участникам имеют такие же высокие требования, как и к перевозчикам граждан, а в некоторых случаях даже выше, например водитель при таких перевозках должен иметь не только необходимый стаж вождения, но уровень образования соответствующий.

Соответственно при нарушении таких требований надзорный орган выступает как «каратель». Он вправе возбуждать административные дела в отношении субъектов, вправе лишать лицензий и отзывать разрешения. Меры воздействия весьма разнообразны, КоАП РФ ежегодно пополняется разнообразными «гильотинами» отвечая на всё новые вызовы времени.

Например, водитель, не прошёл предрейсовый медицинский осмотр, и осуществлял перевозку пассажиров или грузов, на автобусе или грузовом транспорте, имеет высокий шанс быть привлеченным к административной ответственности. В случае наступления дорожно-транспортных происшествий, такие материалы уже будут рассматривать и органы Прокуратуры РФ и следственного комитета РФ. В таком случае возможно уже привлечение и к уголовной ответственности.

В случае с грузовым автотранспортом, тоже не все так просто. Например, транспортная компания решила перевезти груз, превышающий максимально разрешенную массу на определенном участке дороги или транспортное средство имеет превышение допустимых габаритов. При проведении проверки, таких транспортных средств, штрафные санкции исчисляются сотнями тысяч рублей, и задержаниями и арестами транспорта.

Организации, принявшие на себя обязанности по перевозке пассажиров и грузов, отвечают в первую очередь «рублем». Данная мера, как штраф, издревле имеет самый большой эффект и меру воздействия на субъекты отрасли, в первую очередь для не повторения правонарушений, ведь их

последствия могут иметь большое значение. Штрафные санкции за превышения допустимых габаритов представлены в таблице 2. Следует уточнить, что превышение штрафные санкции по отношению к превышениям массы и габаритов тождественные.

Таблица 2 - Допустимые превышения габаритов и массы транспортных средств, согласно статье 12.21.1 КоАП РФ

Величина габаритов, в см.	Штраф водителю ТС, в тыс. руб.	Штраф ДЛ, ответственному за перевозку, в тыс. руб.	Штраф для ЮЛ и ИП, в тыс. руб.	Дополнительные санкции
Менее 10	1-1,5	10	100-150	Задержание ТС
10-20	3-4	25-30	250-300	Задержание ТС
20-50	5-10 или лишение прав на срок от 2 до 4 месяцев	35-40	450-400	Задержание ТС
Свыше 50	7-10 или лишение прав на срок от 4 до 6 месяцев	45-50	400-500	Задержание ТС

Мероприятия по повышению безопасности на дорогах осуществляются по средствам инструментов, государство разрабатывает определённые механизмы, с помощью которых контролирует отрасль, как государственными органами, так и специальными организациями. Государственные мероприятия включают наделениями некоторых организаций, чьи квалификационные требования отвечают регламентом, среди инструментов стоит выделить выдача лицензий и разрешений. Данные по сравнительной деятельности представлены в таблице 3.

Таблица 3 - Сравнительная таблица по транспортной деятельности

Тема	Определение	Свойства
Транспортная деятельность	Деятельность, связанная с перемещением грузов и пассажиров	Обеспечивает передвижение людей и товаров, с учетом всех процессов.

Продолжение таблицы 3

Законы и нормативные акты	Набор правил и регуляций.	Обеспечивают безопасность и эффективность транспортных операций, с учетом требований законодательства.
Права и обязанности	Права и обязанности субъектов перевозок.	Каждый субъект перевозок, такие как грузоотправитель, перевозчик и пассажир, обязаны соблюдать правила перевозок.
Лицензирование и сертификация	Процедуры, позволяющие участникам транспортной деятельности получить соответствующие разрешения и сертификаты.	Субъекты транспортной деятельности, осуществляющие перевозки грузов и пассажиров, обязаны иметь и соблюдать требования лицензий и сертификатов.
Ответственность	Последствия нарушения правил транспортной деятельности и возможные санкции.	Субъекты транспортной деятельности, осуществляющие перевозки грузов и пассажиров, а также пассажиры, в случае нарушения обязательных требований, подвергаются «надзорной гильотиной», такой как штрафные санкции и иные формы наказаний.
Контроль и надзор	Механизмы, обеспечивающие контроль и надзор за соблюдением правил транспортной деятельности.	Органы власти, осуществляющие функции контроля и надзора в сфере гражданский перевозок и грузов.

Транспортная деятельность является важным элементом современной экономики. Она охватывает многие процессы и виды деятельности, связанные с потоками товаров и пассажиров. Необходимость соблюдения требований и обязанностей со стороны всех субъектов это первостепенная задача для выполнения общих требований для соблюдения безопасности на дорогах.

В первой главе рассмотрены современные нормативно-правовые акты, регулирующие транспортную отрасль. Среди важных законодательных актов стоит выделить новый закон, регламентирующий контрольно-надзорную деятельность на территории Российской Федерации. Закон № 248-ФЗ наделил новыми полномочиями инспекторский состав госавтодорнадзора,

четко обозначил критерии проведения проверок, права и обязанности сторон. Новые виды контрольно-надзорных мероприятий способствовали к более эффективной надзорной деятельности.

Новый закон неоднократно изменялся, это говорит о том, что на актуальные законодательные проблемы государство быстро реагирует. Становление надзорной деятельности, в том числе в транспортной сфере, в России, в Советское время и Российской империи, отражены в настоящем исследовании. Стоит отметить, что служба в своем нынешнем положении существует как полноценная структура с 2004 года. Данная дата скорее не случайна, связана с административной реформой этих лет. Перед Правительством РФ в данной реформе, стояли задачи пересмотра действующих органов власти, перераспределение полномочий, создание абсолютно новых органов власти. Вполне возможно, что во времена данной реформы, полномочия госавтодорнадзора могли быть распределены как в концепции трех предложений отраженных в данном исследовании. Также рассмотрено современное состояние транспортной отрасли, ее состояние и основные аспекты деятельности.

Глава 2 Исследование современного состояния государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта

2.1 Современное состояние государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, основа, принципы

«На современном этапе формирования гражданских институтов и органов власти в Российской Федерации государственному автодорожному надзору отведена значительная роль в формировании безопасности граждан и объектов инфраструктуры». [67, с. 7] Для формирования безопасной правовой среды на органы власти возложены обязанности для контроля и надзора, среди них и Министерство внутренних дел Российской Федерации, в частности Государственная инспекция безопасности дорожного движения, также отведена роль многочисленным департаментам транспорта и дорог в различных министерствах на региональном уровне в субъектах РФ. [48] «Однако ключевой орган в РФ по применению контроля и надзора, за перевозками пассажиров и грузов, возложен на государственный автодорожный надзор в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта». [67, с. 7] Госавтодорнадзор является одним из пяти направлений деятельности федеральной службы, наравне с надзором за деятельностью в гражданской авиации, с морским и речным надзором, железнодорожным надзором и транспортной безопасностью.

Следует отметить, что госавтодорнадзор имеет самое большое представительство в регионах, и имеет самый большой инспекторский состав. Это объяснимо, тем, что автомобиль на данный момент самый популярный вид транспорта в России и мире. В связи с тем, что автомобиль уже давно вошел в повседневную жизнь граждан и соединяет удаленные

уголки страны по средствам автомобильных дорог. Тем самым контроль и надзор в данной области приобретает масштабы всей страны и имеет повышенные требования к данной деятельности со стороны государственных структур, для формирования безопасности жизни и здоровья граждан.

Госавтодорнадзор является частью федерального органа исполнительной власти, который осуществляет функции по федеральному государственному контролю (надзору) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, по государственному контролю (надзору) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления полномочий в сфере автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и дорожного хозяйства. Госавтодорнадзор также как и федеральная служба находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации.

Госавтодорнадзор как любой орган власти в Российской Федерации опирается в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, обеспечивая гарантии прав и свобод граждан, а также организаций. Разнообразными федеральными конституционными законами, регламентирующие основные виды деятельности службы. Также множество федеральных законов в России регламентируют транспортную деятельность, в том числе контрольно-надзорные функции. Следует отметить и акты Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международные договоры Российской Федерации, акта Министерства транспорта Российской Федерации, а также Положение.

Госавтодорнадзор осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Функции госавтодорнадзора представлены в положении об управлении, однако стоит выделить несколько из них.

Во - первых - это осуществление надзорных функций, в сфере соблюдения правил дорожного движения. Во вторых, это проведение контрольно-надзорных мероприятий за деятельностью субъектов, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров. При нарушении правил дорожного движения, имеет право назначать штрафы и другие меры воздействия в соответствии с действующим законодательством.

Вместе с тем, следует отметить и профилактические мероприятия, направленные на пресечение и выявления будущих правонарушений в данной сфере.

Госавтодорнадзор также осуществляет взаимодействие с другими органами государственного надзора и правоохранительными органами с целью координации и совместного решения проблем в сфере автодорожного движения. Участие в разработке и реализации мер по улучшению дорожной инфраструктуры и условий движения, а также в обучении и повышении квалификации сотрудников дорожных служб, являются важными задачами организации.

«Главным должностным лицом, в госавтодорнадзоре, в лице граждан и со стороны государства является инспектор. Инспектор это федеральный государственный гражданский служащий, в функции которого входят осуществление контроля и надзора за транспортным законодательством субъектами данной деятельности. В частности инспектор осуществляет контроль и надзор, согласно нормам закона № 248-ФЗ, а именно за соблюдением контролируемые лицами обязательных требований, установленных нормативными правовыми актами; за соблюдением (реализацией) требований, содержащихся в разрешительных документах; за соблюдением требований документов, исполнение которых является необходимым в соответствии с законодательством Российской Федерации; за

исполнение решений, принимаемых по результатам контрольных (надзорных) мероприятий». [67, с. 8]

Объектами деятельности инспектора при государственном контроле и надзоре являются выявление, предупреждение и пресечения субъектами надзора обязательных требований в области перевозок пассажиров и грузов.

Основной деятельностью государственного инспектора является проведение контрольных (надзорных) мероприятий. В таблице 4 представлены основные мероприятия проводимые инспектором.

Таблица 4 - Основные мероприятия проводимые инспектором Госавтодорнадзора

Государственный инспектор Госавтодорнадзора имеет право производить
Контрольную закупку, мониторинговую закупку
Выборочный контроль, инспекционный визит
Рейдовый осмотр, документарную проверку
Выездную проверку, наблюдение за соблюдением обязательных требований (мониторинг безопасности)
Выездное обследование

Основополагающим мероприятием в настоящее время, в соответствии со статьей 97.1 закона № 248-ФЗ – является постоянный рейд. Немаловажным мероприятием является и профилактический визит, указанный в статье 52 закона № 248-ФЗ. Основные направления деятельности инспектора, представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Основные направления деятельности инспектора Госавтодорнадзора

Основные направления деятельности инспектора Госавтодорнадзора	
Постоянный рейд	Обнаружение, пресечение правонарушения, и воздействие на правонарушителя (штраф, предупреждение, предостережение, профилактическое мероприятия) в рамках непосредственного взаимодействия с контролируемым лицом на дорогах общего пользования
Выездная проверка	Проведение обследования транспортных средств и документов, в рамках непосредственного взаимодействия с контролируемым лицом на территории субъектов транспортной отрасли, с возможностью привлечения к административной ответственности

Продолжение таблицы 5

Выездное обследование	Проведение обследования транспортных средств и документов, в рамках непосредственного взаимодействия с контролируемым лицом на территории субъектов транспортной отрасли, без возможности привлечения к административной ответственности
Профилактический визит	Проведение обследования транспортных средств и документов, в рамках непосредственного взаимодействия с контролируемым лицом на территории субъектов транспортной отрасли, без возможности привлечения к административной ответственности

Постоянный рейд. На основании статьи 97.1 закона № 248-ФЗ под постоянным рейдом в целях настоящего Федерального закона понимается режим государственного контроля (надзора), который заключается в возможности постоянного нахождения инспекторов в пунктах контроля и (или) перемещения инспекторов по определенной территории (акватории) в целях предупреждения, выявления и пресечения нарушений обязательных требований. Постоянный рейд осуществляется в отношении транспортных средств, иных производственных объектов, деятельности и действий граждан и организаций на определенной территории. Постоянный рейд не относится к контрольно-надзорным мероприятиям, и отнесен к специальному режиму государственного контроля (надзора). Таким образом, госавтодорнадзор, наделен обширными полномочиями без тесного взаимодействия с прокуратурой субъекта РФ. В свою очередь стоит отметить, надзор прокуратуры субъекта РФ, безусловно, распространяется на деятельность инспектора, а также в его взаимодействии с контролируемым лицом, в том числе в составлении всех процессуальных документов и оформления результатов по ним, однако прокуратура не запрещается пользоваться инспекторам всевозможными методами и способами по государственному контролю и надзору. Действительно, инспектор вправе как задержать, так и арестовать транспортное средство, во избежание последствий причинения вреда и здоровью граждан и окружающей среды, хотя стоит отметить, что существует тонкая грань между соблюдением и превышением должностных полномочий.

В рамках постоянного рейда, инспектора действуют на основании Постановление Правительства РФ от 29.06.2021 N 1043 "О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве" [11]. Проанализировав постановление, следует отметить обширный перечень проверяемых требований, в рамках постоянного рейда. Основные предметы надзора за соблюдением требований представлены таблице 6.

Таблица 6 - Основные предметы надзора за соблюдением требований

Основные предметы надзора за соблюдением требований	
Соблюдение обязательных требований	Особенности мероприятий
Установленных Федеральным законом № 259-ФЗ [12].	Данные требования включают надзор за соблюдением заполнения обязательных реквизитов в документации; требования к оборудованию транспортных средств
К деятельности по перевозке пассажиров. [13].	Лицензиаты, обязаны соблюдать лицензионные требования при осуществлении их деятельности.
К перевозкам опасных грузов.	Опасный груз — это груз, который в результате транспортного происшествия нанесёт вред здоровью или жизни людей и/или окружающей среде. Инспектор осуществляет надзор за деятельностью при перевозках опасных грузов
К осуществлению	Соблюдение проезда по автомобильным дорогам общего пользования, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, соблюдение проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам
В области организации регулярных перевозок:	Соблюдение за наличием карт маршрутов регулярных перевозок у перевозчиков и водителей транспортных средств, соблюдение порядка посадки пассажиров в транспортные средства и высадки пассажиров из транспортных средств, соблюдение по оборудованию объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для обслуживания пассажиров межрегиональных маршрутов регулярных перевозок
В области международных автомобильных перевозок:	К транспортным средствам, используемым для осуществления международных автомобильных перевозок. Инспектор осуществляет проверку всей необходимой международной документации при перевозке грузов и пассажиров
К использованию средств навигации	Инспектор осуществляет проверку систем навигации, ее работоспособность

Продолжение таблицы 6

Предъявляемых к субъектам контроля, осуществляющим эксплуатацию транспортных средств.	Инспектор осуществляет проверку требованиями к обеспечению безопасности дорожного движения путем проведения стажировки водителей, проведения соответствующих инструктажей, по соблюдению режима труда и отдыха водителей; к организации мероприятий по проведению обязательных медицинских осмотров водителей транспортных средств; к организации мероприятий по оснащению принадлежащих им транспортных средств тахографами
Предъявляемых к субъектам контроля	Осуществляющим перевозки пассажиров на основании договора перевозки по соблюдению правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом; к осуществлению технического обслуживания и ремонта транспортных средств; к организации мероприятий по проведению предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств

Выездная проверка. Согласно статье 73 закона № 248-ФЗ под выездной проверкой в целях настоящего Федерального закона понимается комплексное контрольное (надзорное) мероприятие, проводимое посредством взаимодействия с конкретным контролируемым лицом, владеющим производственными объектами и (или) использующим их, в целях оценки соблюдения таким лицом обязательных требований, а также оценки выполнения решений контрольного (надзорного) органа.

Выездная проверка проводится по месту нахождения (осуществления деятельности) контролируемого лица (его филиалов, представительств, обособленных структурных подразделений) либо объекта контроля.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 10.03.2022 N 336 "Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля" (далее – Постановление РФ № 336) [14] в 2022 и 2023 годах (уже известно, что в 2024 году тоже) не проводятся плановые контрольные (надзорные) мероприятия, плановые проверки при осуществлении видов государственного контроля (надзора), муниципального контроля, порядок организации и осуществления, которых регулируется законом № 248-ФЗ и законом № 294-ФЗ, а также при осуществлении государственного контроля (надзора) за деятельностью органов

государственной власти субъектов Российской Федерации и должностных лиц органов государственной власти субъектов Российской Федерации и за деятельностью органов местного самоуправления и должностных лиц органов местного самоуправления (включая контроль за эффективностью и качеством осуществления органами государственной власти субъектов Российской Федерации переданных полномочий, а также контроль за осуществлением органами местного самоуправления отдельных государственных полномочий), за исключением случаев, указанных в пункте 2 настоящего постановления.

Фактически государство ввело мораторий по проведению плановых выездных проверок организаций, однако согласно пункту 5 статьи 73 закона № 248-ФЗ внеплановая выездная проверка может проводиться только по согласованию с органами прокуратуры.

Выездное обследование. Согласно статье 75 закона № 248-ФЗ под выездным обследованием в целях настоящего Федерального закона понимается контрольное (надзорное) мероприятие, проводимое в целях оценки соблюдения контролируруемыми лицами обязательных требований. Фактически инспектор производит обследование транспортного средства и объектов инфраструктуры, в зависимости от задания. Характерной особенностью данной проверки является, что выездное обследование проводится взаимодействия. Данный факт позволяет выявлять скрытые нарушения в деятельности подконтрольных лиц.

Профилактический визит. Согласно статье 52 закона № 248-ФЗ 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 обязательных требованиях, 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. В ходе профилактического визита инспектором может осуществляться консультирование контролируемого лица в порядке, установленном статьей 50 настоящего Федерального закона. В ходе профилактического визита инспектором может осуществляться сбор сведений, необходимых для отнесения объектов контроля к категориям риска. Характерной особенностью является, что при проведении профилактического визита гражданам, организациям не могут выдаваться предписания об устранении нарушений обязательных требований. Разъяснения, полученные контролируемым лицом в ходе профилактического визита, носят рекомендательный характер. То есть, данный вид проверки, относится скорее к профилактическим мероприятиям, нежели к проверке деятельности организации. Данный вид мероприятия приобрёл особую популярность в госавтодорнадзоре после введения Постановление РФ № 336, таким образом, лица и организации, получившие лицензии на перевозку пассажиров, через год избегают проведения полноценной выездной проверки, которая заменяется профилактическим визитом, тем самым государство дает сигнал о смягчении «контрольной гильотины» со стороны контролируемых органов.

2.2 Методология и результаты исследования состояния государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта

По состоянию за 2022 и 2023 год в системе Госавтодорнадзора подлежат контролю и надзору более 162 тыс. контролируемых лиц, из них свыше 64 тыс. имеют лицензии на перевозку пассажиров автобусами, свыше 24 тыс. имеют удостоверения допуска к осуществлению международных автоперевозок, более 24 тыс. осуществляют деятельность на основании соответствующих уведомлений.

Общее количество проведенных контрольных (надзорных) мероприятий за 2022 год территориальными управлениями Госавтодорнадзора составило 2 091 (в 13 раз меньше аналогичного периода прошлого года, в 2021 – 28 381) из них, 751 плановых и 1 350 внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий, выявлено 2525 нарушений, что в 14 раз меньше аналогичного периода прошлого года (2021 – 35623). В соответствии с постановлением РФ № 336 было отменено 2 577 плановых контрольных (надзорных) мероприятий. Несмотря на это, по результатам контрольных (надзорных) мероприятий выявлено 2 399 нарушений обязательных требований.

Закон № 248-ФЗ существенно изменил систему контрольной (надзорной) деятельности. При осуществлении государственного контроля (надзора) проведение профилактических мероприятий, направленных на снижение риска причинения вреда (ущерба), является приоритетным по отношению к проведению контрольно-надзорных мероприятий.

В рамках профилактической работы за 2022 год:

- объявлено около 39 000 предостережений;
- проведено около 90 000 консультаций;
- проведено около 15 000 профилактических визитов;

- проведено 110 000 информирований контролируемых лиц по вопросам осуществления транспортной деятельности, посредством рассылки электронных писем крупнейшим владельцам транспортных средств, перевозчикам, владельцам объектов транспортной инфраструктуры.

Одним из показателей работы территориальных управлений Госавтонадзора, является аварийность на пассажирском транспорте. В Российской Федерации, по данным ГУОБДД МВД РФ, за 9 месяцев 2022 года было совершено 92000 ДТП (снижение к АППГ – 7 %), в результате которых погибло 11000 человек (снижение к АППГ – 5 %) и ранено 116000 человек (снижение к АППГ – 7 %). В том числе 80 ДТП (снижение к АППГ – 18,0 %) было отнесено к категории с особо тяжкими последствиями (ДТП с ОТП), в которых погиб 210 человек (снижение к АППГ – 17 %) и ранен 800 человек (снижение к АППГ – 20 %).

Из общего количества совершенных ДТП 80000 (снижение к АППГ – 7 %) произошло из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств, в результате чего погибло 8600 человек (снижение к АППГ – 4 %) и ранено 105000 человек (снижение к АППГ – 7 %).

В том числе 2500 ДТП произошло по вине водителей автобусов (снижение к АППГ – 2 %), в которых погибло 120 человек (снижение к АППГ – 8 %) и 3800 человек ранено (снижение к АППГ – 5 %). Из них 1900 ДТП (снижение к АППГ – 0,2) было совершено по вине водителей перевозчиков, имеющих лицензию. В указанных ДТП погиб 100 человек (снижение к АППГ – 3 %) и ранено 3000 человек (рост к АППГ – 1 %).

Также было зафиксировано 742 ДТП по вине водителей автобусов, находящихся в собственности физических лиц (снижение к АППГ – 20,2 %), в которых погибло 42 человека (снижение к АППГ – 14,3 %) и 1165 человек ранены (снижение к АППГ – 19,8 %). Тяжесть последствий ДТП составила 3,5.

Кроме того, было зафиксировано 8 ДТП с ОТП (2021 г. – 7) по вине водителей перевозчиков имеющих лицензию, в которых погибло 30 человек (2021 – 25 человек) и ранено 70 человек (2021 г. – 60).

По фактам ДТП на лицензируемом пассажирском автотранспорте Госавтодорнадзором по согласованию с органами прокуратуры была проведена 132 проверка, по результатам которых было вынесено 140 постановлений, выдано 85 предписания и 18 предупреждений, привлечено к административной ответственности 63 юридических и 21 должностных лиц, а также 54 индивидуальных предпринимателей.

Предложения, связанные с осуществлением государственного контроля (надзора) и направленные на повышение эффективности такого контроля (надзора) и сокращение административных ограничений в предпринимательской деятельности.

Ежегодный план проведения плановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на 2022-2023 года составлен с учетом внесенных изменений в Постановление Правительства РФ от 17 августа 2016 г. N 806 "О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" [15]. В связи со сложившейся неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, а также факторов внешнеполитической деятельности, в соответствии с ч. 1.1. ст. 26 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» и постановлением Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. № 438 «Об особенностях осуществления в 2020 году государственного контроля (надзора), муниципального контроля и о внесении изменения в пункт 7 Правил подготовки органами государственного контроля (надзора) и органами муниципального контроля ежегодных планов проведения плановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» [16]

исключены из утвержденного ежегодного плана 20000 проверки. Следует отметить, что в 2022 году Госавтодорнадзором проводятся плановые проверки с применением проверочных листов (чек-листов), утверждённых приказом Ространснадзора от 13 сентября 2017 г. № ВБ-883фс [17]. За 2022 год проведено 1000 таких проверок, в том числе, в сфере перевозки пассажиров 200 и в сфере грузоперевозок 800. Применение чек-листов позволило более качественно проводить контрольные мероприятия, а также устранили субъективность оценки инспектора по отношению к хозяйствующему субъекту. В целях выполнения Программы Госавтодорнадзором проводятся следующие мероприятия:

- размещение на сайте Ространснадзора в сети Интернет ежегодного плана проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

- размещение на сайте Ространснадзора в сети Интернет ежемесячного анализа аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте, результатах контрольных мероприятий и принятых мерах в отношении виновников ДТП;

- подготовка и представление в Минтранс России предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты, направленные на совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;

- проведение ежеквартальных публичных обсуждений результатов правоприменительной практики (за 2020 год проведено более 25 обсуждений).

На основании вышеизложенного, на 2023 год перед Госавтодорнадзором стоят следующие задачи:

- развитие информационного взаимодействия систем Ространснадзора с ведомственными системами и системами на транспорте;

- внедрение комплексной информационно-аналитической системы контроля транспортных средств (КИАСК-ТС-РВ) и online-сервиса на сайте

Ространснадзора «Личный кабинет проверяемого лица» для автомобильного транспорта;

- повышение квалификации инспекторского состава территориальных органов Госавтодорнадзора;

- продолжить надзор за обеспечением сохранности автомобильных дорог федерального значения в 2023 году. Осуществить приобретение специальных дорожных лабораторий, для более полного и глубокого контроля соблюдения требований Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог»;

- совместно с Минтрансом России продолжить работу по подготовке предложений по обновлению нормативно правовых актов (регуляторная гильотина), направленных на совершенствование государственного транспортного контроля (надзора).

2.3 Актуальные проблемы государственного автодорожного надзора в России на основе государственного автодорожного надзора в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта

На современном этапе государственный автодорожный надзор в рамках управления (структурного подразделения) Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является достаточно противоречивой структурой. Это связано с тем, что госавтодорнадзор прямо или косвенно дублирует функции других ведомств, в части функций, целей и задач. В свою очередь, следует отметить, что в системе органов власти, включающие контрольно-надзорные органы, данный признак встречается достаточно часто. Госавтодорнадзор в рамках плановых и внеплановых мероприятий поднадзорных субъектов, проверяет выпуск на линию транспортных средств, в том числе оборудование, документацию. Такие же проверочные аспекты присущи и ГИБДД МВД РФ, зачастую проводящие такие мероприятия совместно и с вышеуказанным госавтодорнадзором, прокуратурой и министерствами. Тем самым различные дублирующие функции прослеживаются и при вынесении результативные документов, об устранении недочетов[49].

Среди органов власти дублирующих часть функций, целей и задач стоит выделить основные субъекты: ГИБДД МВД РФ, ФТС РФ, ФСБ РФ, Федеральной службы по труду и занятости РФ, Россельхознадзор, разнообразные местные органы власти, выполняющие функции по регулированию транспортной отрасли в регионах и города Российской Федерации.

а) ГИБДД это подразделение Министерства внутренних дел Российской Федерации, которое осуществляет контрольно-надзорную деятельность в области безопасности дорожного движения.

Среди основополагающих функций ГИБДД МВД РФ стоит выделить:

1) функции по контролю соблюдения правил дорожного движения участниками дорожного процесса, в том числе регулирование;

2) функции производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, а также необходимых и сопутствующих мероприятий для разрешения дел;

3) функции по охране общественного порядка и борьбе с преступностью. [50]

б) Согласно положению двух служб, ГИБДД МВД РФ и госавтодорнадзора, так или иначе, пересекаются функции и задачи, исходя из специфики данных органов:

1) функции по контролю соблюдения ПДД участниками дорожного процесса, в частности какие типы транспортных средств имеют право останавливать, осматривать и досматривать инспектора, представлены в таблице 7.

Таблица 7 - Сравнение видов транспорта, которые инспектора имеют право остановки

ГИБДД МВД РФ	Госавтодорнадзор
Легковой автомобиль	
Имеют право, в любом незапрещенном месте согласно ПДД	Не имеют право, согласно Постановлению Правительства № 1043
Автобусы, грузовой автотранспорт и спецтехника	
Имеют право, в любом незапрещенном месте согласно ПДД	В местах пункта контроля, регламентированным знаком 7.14.2 ПДД
Автотранспорт экстренных служб	
Имеют право, в любом незапрещенном месте согласно ПДД	Не имеют право, согласно Постановлению Правительства № 1043
Военный транспорт и приравненный к ним	
Не имеют право, полномочия у военной автомобильной инспекции	Не имеют право, согласно Постановлению Правительства № 1043

2) функции ГИБДД МВД РФ как экзаменатора, состоят в проверке знаний кандидатов на получения водительских прав, в то время как госавтодорнадзор проводит приём квалификационных экзаменов на получение права водителей к перевозкам опасных грузов (ДОПОГ) [51], порядок последнего утвержден Приказом Министерстве транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 № 265. Таким образом, оба

контрольных органа проводят экзамены и принимают решения для создания безопасных условий на дорогах [52];

3) функции по производству по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. ГИБДД МВД РФ, как госавтодорнадзор осуществляет возбуждение дел об административных правонарушениях и проведения по ним административных расследований, а также проведение проверок субъектов транспортного комплекса. Также схожим являются и рассмотрения дел об административных правонарушениях, это связано в рассмотрении одних и тех же статей Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [18] (статьи 8.22, 8.23, 11.23, 12.21.2, 12.23, 12.25, 12.31.1.);

4) функции контроля и надзора за соблюдением безопасности перевозок грузов и пассажиров, в рамках постоянного рейда, функции описаны более подробно в таблице 8;

Таблица 8 - Проверка сотрудниками ГИБДД и Госавтодорнадзора в рамках постоянного рейда

Параметр сравнения	ГИБДД МВД РФ	Госавтодорнадзор
Главная задача	Госнадзор за безопасностью движения на дорогах Эксплуатация ТС в рамках закона о БДД Контроль за соблюдением ПДД участниками	Регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, проверяет соблюдение транспортного законодательства
Кто подлежит контролю	Участники дорожного движения.	Организации, осуществляющие перевозочную деятельность
Кто имеет право остановки и где осуществлять ее	Каждый сотрудник ГИБДД, в незапрещенном месте в рамках ПДД	Инспектор, наделенный функциями контрольно-надзорной деятельности и внесенный в решение на проведение постоянного рейда. В пунктах транспортного контроля, где установлен знак 7.14.2.
Какие ТС могут останавливать	Любые ТС, за исключением военных	Автобусы, грузовой транспорт, специализированный транспорт
Какие документы предоставляются для проверки	Водительские права Паспорт ТС Тахограф, РТО	Товарно-транспортные накладные Путевые, маршрутные листы Допуск к управлению ТС

а) функции Федеральной таможенной службы РФ. ФТС РФ это федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий в соответствии с законодательством Российской Федерации функции по контролю и надзору в области таможенного дела, функции по проведению транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 23.04.2021 N 636 "Об утверждении Положения о Федеральной таможенной службе, внесении изменений в Положение о Министерстве финансов Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации" [53].

Среди основополагающих функций ФТС РФ, имеющих общие признаки, с госавтодорнадзором стоит выделить:

1) проводят контрольно-надзорные мероприятия, в рамках пересечения границ грузов и пассажиров, в том числе правила их перевозок;

2) осуществляют дела в соответствии с КоАП РФ, по выявленным нарушениям, в том числе проводя следственные мероприятия, с применением уголовно-процессуальных действий;

Инспектор госавтодорнадзора и инспектор ФТС РФ имеют схожие функций при осмотре и досмотре грузов, проводя непосредственную проверку на пунктах транспортного контроля и пунктах таможенного контроля соответственно. В функции инспекторов госавтодорнадзора входит установление законности перемещения груза, а именно чтобы груз соответствовал весогабаритным нормам, а также качество продукции. Сотрудники ФТС РФ смотрят на перемещение грузов из-за рубежа на территорию Российской Федерации и наоборот, также осуществляя досмотр груза на предмет законности перемещения. По результатам осмотра и досмотра, как и сотрудники госавтодорнадзора имеют право возбуждать административные дела и привлекать к ответственности грузоперевозчиков, в том числе и при перевозке пассажиров.

а) функции Федеральной службы безопасности РФ. ФСБ РФ это федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий государственную политику по защите и обеспечению безопасности РФ, утвержденные Указом Президента РФ от 11 августа 2003 г. N 960 "Вопросы Федеральной службы безопасности Российской Федерации" [54].

б) Среди основополагающих функций ФСБ РФ, утвержденных статьёй 8 Федерального закона от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности» [55], имеющих общие признаки, с госавтодорнадзором стоит выделить:

- 1) борьба с терроризмом;
- 2) борьба с преступностью;

Инспектор госавтодорнадзора и сотрудник ФСБ РФ имеют схожий функционал при осмотре и досмотре грузов, а также при перемещении пассажиров. Проводя непосредственную проверку на пунктах транспортного контроля, сотрудники госавтодорнадзора проверяют законность перемещения при выезде за пределы субъекта Российской Федерации, а также при перемещении грузов. Непосредственно, при проведении оперативно-профилактических мероприятий сотрудники госавтодорнадзора и ФСБ проводят совместные мероприятия, тем самым взаимодействия друг с другом в данной сфере для осуществления безопасности государства.

а) Функции Федеральной службы по труду и занятости Российской Федерации. Федеральная служба по труду и занятости (Роструд) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по федеральному государственному контролю (надзору) в сфере труда, специальной оценки условий труда, трудовой миграции, и иных функций в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 19 июня 2012 г. N 611 "О внесении изменений в Положение о Федеральной службе по труду и занятости" [56].

б) среди основополагающих функций Роструда, имеющих общие признаки, с госавтодорнадзором стоит выделить:

1) государственный контроль (надзор) трудовых отношений и условия труда.

Инспектор госавтодорнадзора и инспектор Роструда рассматривают дела об административных правонарушениях в сфере связанные с режимом труда и отдыха граждан, задействованных в трудовых отношениях. Инспекторы госавтодорнадзора в рамках постоянного рейда и плановых выездных проверок выявляют нарушения у контролируемых лиц, в части, если нарушены условия труда и отдыха граждан, при выполнении ими своих профессиональных функций, например режима труда и отдыха при управлении транспортными средствами. Федеральная служба по труду и занятости также занимается данной проблематикой и в рамках своих контрольно-надзорных мероприятий выявляют такие нарушения.

а) функции Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор). Россельхознадзор это — федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю (надзору) в сфере ветеринарии, обращению лекарственных средств для ветеринарного применения, карантина и защиты растений, безопасного обращения с пестицидами и агрохимикатами, обеспечения плодородия почв, обеспечения качества и безопасности зерна, продуктов переработки зерна, земельных отношений, в области обращения с животными в части соблюдения требований к содержанию и использованию животных в культурно-зрелищных целях, в сфере соблюдения законодательства в области виноградарства и виноделия (за исключением вопросов лицензирования, оказания государственных услуг и осуществления государственного контроля (надзора), регулируемых законодательством в области производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции), функции по защите населения от болезней, общих для человека и животных, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 30.06.2004 N 327 "Об утверждении Положения о Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору" [57].

б) среди основополагающих функций Роструда, имеющих общие признаки, с госавтодорнадзором стоит выделить:

1) проверка оформления соответствующей документации при перевозке грузов автомобильным транспортом на территории Российской Федерации.

В данном случае это относится к редкому взаимодействию между двумя службами, однако имеет место быть, когда инспектора госавтодорнадзора при проверке груза выявляют нарушения связанные с незаконно ввезенным продуктам и товарам. Таким образом, службы имеют взаимодействие и привлекают к административной ответственности перевозчиков.

а) функции Министерств и департаментов транспорта и дорог в субъектах и муниципальных образований. Для наглядного примера, стоит выделить функции Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области и Департамента транспорта Администрации городского округа Самара.

Министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области является органом исполнительной власти Самарской области, осуществляющим управление в сфере транспортно-логистического комплекса и дорожного хозяйства Самарской области и ответственным за координацию основных направлений реализации государственной политики в области развития транспортно-логистического комплекса и дорожного хозяйства, проводимой с целью повышения уровня жизни населения Самарской области, функции утвержденные постановлением Правительства Самарской области от 20.06.2007 №89 [58].

б) среди основополагающих функций Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области, имеющих общие признаки, с госавтодорнадзором стоит выделить:

1) государственное регулирование организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в пригородном и межмуниципальном сообщении;

2) организация деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Самарской области;

3) разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территории Самарской области в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;

4) государственное управление автомобильными дорогами регионального или межмуниципального значения в Самарской области.

а) департамент транспорта Администрации городского округа Самара, является составной частью исполнительной власти города Самара, функции утверждены Положением «О Департаменте транспорта Администрации городского округа Самара», принятое думой городского округа Самара, решением № 682 от 17.09.2015 года [59].

Среди основополагающих функций Департамента транспорта Администрации городского округа Самара, имеющих общие признаки, с госавтодорнадзором стоит выделить:

1) Контрольно-надзорные мероприятия, в сфере грузовых автоперевозок и перевозок пассажиров.

В рамках реализации своих полномочий, органы исполнительной власти, на региональном и местном уровне, в частности региональные Министерства и окружные департаменты, реализуют мероприятия по проведению схожих контрольно-надзорных мероприятий, тем самым дублируя часть функций госавтодорнадзора.

«Второй актуальной проблематикой госавтодорнадзора является кадровый дефицит и структурный «голод». На 2022 и 2023 год в Российской Федерации насчитывается около 3200 человек в системе госавтодорнадзора. Стоит учитывать, что в данное число входят все сотрудники данного

управления, включающего сопутствующую деятельность отделы», [67, с. 9] имеющие признаки сопутствующей и вспоминаяющей деятельности управления. Непосредственно выполняющие функции контрольно – надзорного характера насчитывается около 2000 человек. В свою очередь стоит отметить, что укомплектованность численного состава составляет около 94%, согласно данным из сводных докладов по результатам деятельности госавтодорнадзора за 2022 и 2023 годы, «таким образом, такой маленький по численность штат вполне устраивает государство для рассмотрения задач». [67, с. 9]

Исходя из демографических данных, представленных Федеральной службой государственной статистики, в РФ численность населения составляет 146 млн. человек. [60] «В среднем на 100 000 граждан РФ приходится около 1.5 инспектора, данная цифра катастрофическая с точки зрения эффективности и функционирования деятельности. Следует отметить, что в РФ существуют крупные регионы по площади, такие как Якутия, Красноярский край. В данных регионах деятельность непосредственно во взаимодействии с контролируемыми лицами сводится практически к нулю». [67, с. 79] Данные о штатной численности работников, выполняющих функции по контролю (надзору), и об укомплектованности штатной численностью, представлены в таблице 9.

Таблица 9 - Данные о штатной численности работников, выполняющих функции по контролю (надзору), и об укомплектованности штатной численностью

Период	Количество штатных единиц, по которым предусмотрено выполнение функций по контролю (надзору), ед.			Укомплектованность штатных единиц, по которым предусмотрено выполнение функций по контролю (надзору), %
	всего	замещенных	вакантных	
2023 год	2010	1900	110	94

«Благодаря современным решениям и технологиям данный разрыв между властью и гражданами удалось немного уменьшить», [67, с. 9] за счет интернет технологий, в которые входят электронный документооборот и средства видеоконференцсвязи, однако данные решения не увеличивают эффективность контрольно-надзорных мероприятий.

Следует отметить, что структурный «голод» выражается в том, что управления и территориальные отделы госавтодорнадзора присутствуют не во всех регионах страны. Также стоит отметить, что в крупных городах России, средняя численность инспекторского состава представлена в количестве от 20 до 30 человек. В некоторых регионах такое количество инспекторского состава представлено на целый субъект. О всеобъемлющей эффективности в работе речи не идет, исходя из статистики.

В свою очередь стоит отметить, что инспекторский состав ГИБДД МВД РФ на территории страны насчитывается около 82 000 человек. Данное число значительно превышает уровень кадрового насыщения, чем в госавтодорнадзоре. На 100 000 граждан России уже приходится 55 человек. Стоит отметить, что часть сотрудников относится и к иным управлениям и «чистая» численность инспекторов, которые осуществляют взаимодействия с контролируемыми лицами, на непосредственно при осуществлении служебных задач все-таки меньше, однако число, в десятки раз превышает численность инспекторского состава госавтодорнадзора. Дефицит кадров и структурных подразделений выделяют следующую проблему.

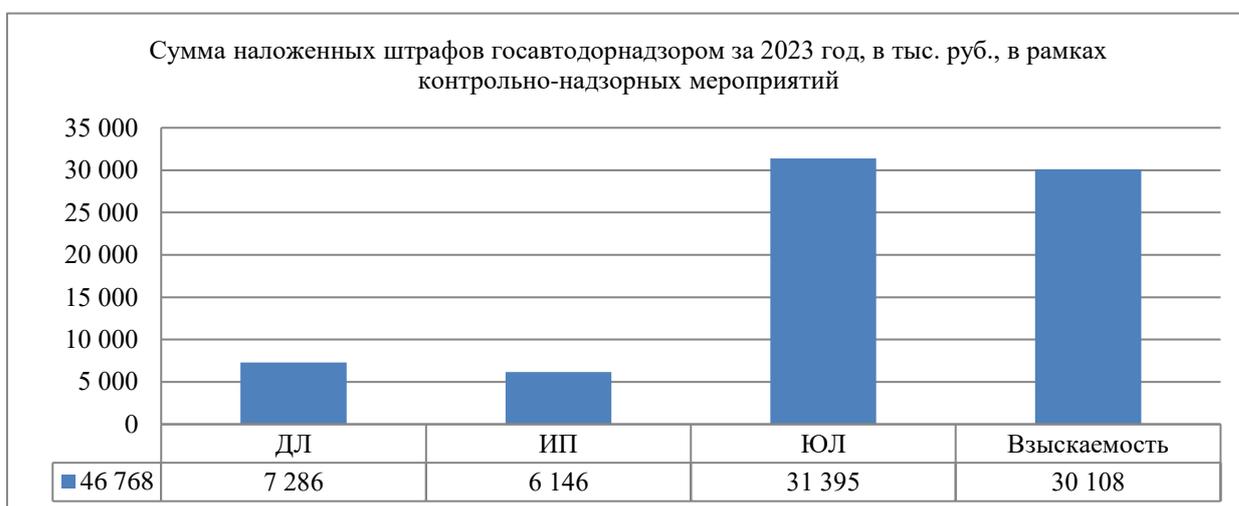
Вопросы эффективности также стоят остро перед госавтодорнадзором, и является одной из актуальных проблем. Эффективность показателей деятельности госавтодорнадзора можно выразить через количество проведенных мероприятий и их эффективность.

- «количество накладываемых штрафов, как в денежном, так и в количественном эквиваленте». [67, с. 9] По данным доклада Ространснадзора об осуществлении государственного контроля (надзора) в сфере транспорта и

транспортной безопасности и об эффективности такого контроля за 2023 год, данные показатели продемонстрированы в таблице 10 и рисунках 1 и 2.

Таблица 10 - Показатели деятельности (без показателей штрафов, наложенных в постоянном рейде)

Показатели деятельности (без показателей штрафов, наложенных в постоянном рейде), период 2023 год	46 768, тыс. руб.
На должностное лицо (тыс. руб.)	7 286
На индивидуального предпринимателя (тыс. руб.)	6 146
На юридическое лицо (тыс. руб.)	31 395
Общая сумма уплаченных административных штрафов (тыс. руб.)	30 108

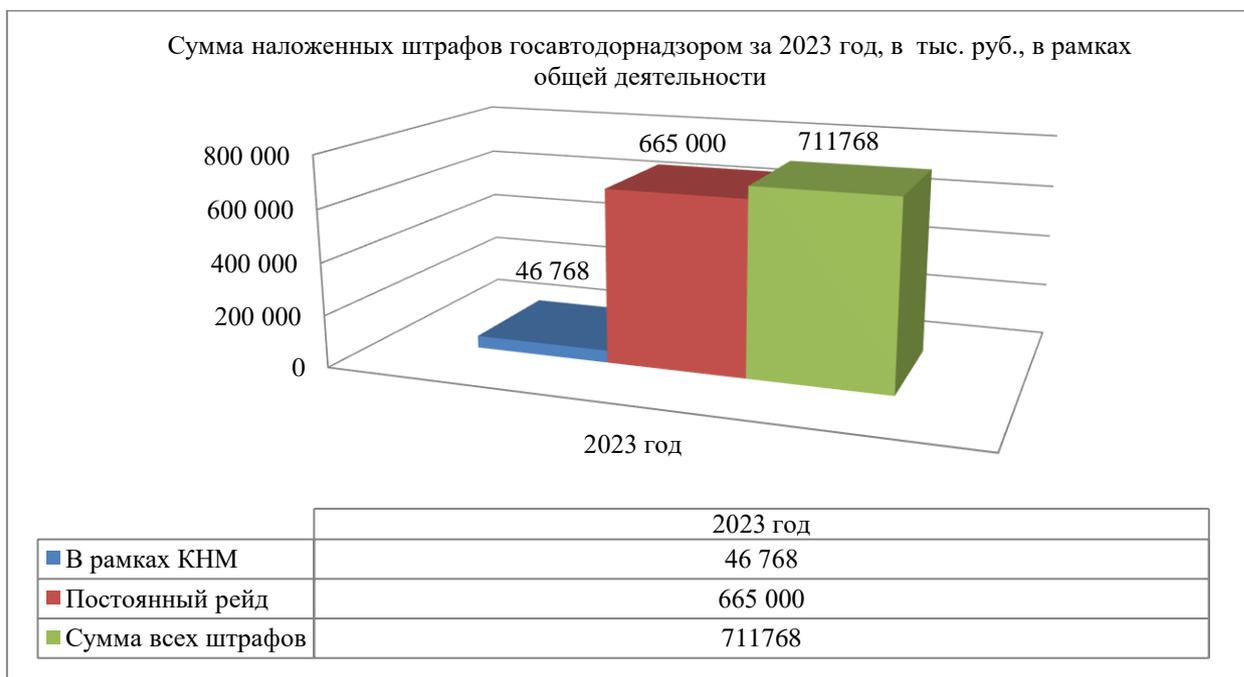


Шкалы: ДЛ – шкала должностные лица, ИП – шкала индивидуальные предприниматели, ЮЛ – шкала юридические лица, Взыскаемость – шкала количество взысканных денежных средств.

Рисунок 1 - Сумма наложенных штрафов госавтодорнадзором за 2023 год, в тыс. руб., в рамках контрольно-надзорных мероприятий.

В соответствии, с данными таблицы 10 и рисунка 1, стоит выделить, что юридические лица, являются наибольшим источником в пополнения бюджета страны. Стоит учитывать, что штрафы для данной категории превышают в несколько раз сумму штрафа чем для должностных лиц и индивидуальных предпринимателей. Также стоит отметить и взыскаемость в

данной категории штрафов в районе 65%, что свидетельствует о недостаточной взыскаемости.



Шкалы: В рамках КНМ – шкала результатов показателей суммы наложенных штрафов, в рамках контрольно-надзорных мероприятий госавтодорнадзором, Постоянный рейд – шкала результатов показателей суммы наложенных штрафов, в рамках постоянного рейда госавтодорнадзором, Сумма всех штрафов - шкала результатов показателей суммы наложенных штрафов, совокупной деятельности госавтодорнадзором

Рисунок 2 - Сумма наложенных штрафов госавтодорнадзором за 2023 год, в тыс. руб., в рамках общей деятельности.

В соответствии, с данными рисунка 2, стоит выделить, что в рамках постоянного рейда, инспекторским составом госавтодорнадзора, наложено значительно больше денежных средств, нежели в рамках контрольно-надзорных мероприятий. Данные показатели превосходят по ряду причин, среди которых основная это мораторий на проведения плановых проверок в отношении подконтрольных субъектов, тем самым деятельность в рамках постоянного рейда является основным инструментом профилактических мероприятий для подконтрольных субъектов.

- показатели эффективности, с точки зрения затрат федерального бюджета на деятельность инспекторского состава госавтодорнадзора и сумма накладываемых штрафов, данный показатель проиллюстрирован в рисунке 3.



Шкалы: Всего наложенных штрафов, в тыс. руб. – шкала результатов показателей суммы наложенных штрафов, в рамках совокупной деятельности госавтодорнадзором, Финансовое обеспечение исполнения функций по осуществлению государственного контроля (надзора), в тыс. руб. – шкала общих затрат федерального бюджета РФ на функционирование деятельности управления госавтодорнадзора.

Рисунок 3 - Финансовая эффективность управления госавтодорнадзора, за 2023 год.

В соответствии, с данными рисунка 3, стоит выделить, общая сумма наложенных штрафов инспекторским составом управления госавтодорнадзора за 2023 год, в рамках контрольно-надзорных мероприятий и достаточна, чтобы обеспечить эффективность выделенных бюджет средств на затраты управления госавтодорнадзора.

Подытоживая раздел, следует отметить, что сумма затрат на инспекторский состав по сравнению с накладываемостью штрафов значительно меньше, и следует признать, что данная деятельность неэффективна с точки зрения затрат средств из бюджета и его пополнение за счет штрафов.

Вторая глава исследования посвящена современному состоянию госавтодорнадзора как субъекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В рамках главы рассмотрена структура службы, ее основные положения, цели и задачи в рамках реализации контрольно-надзорных функций. Также предложено раскрыть сущность основных видов проверок используемых в своей деятельности госавтодорнадзором. В том числе рассмотрены ключевые виды направлений деятельности управления, по средствам разбора основных инструментов контроля и надзора. Среди них в настоящее время выделяется вид инструменты как постоянный рейд. Главная характеристика постоянного рейда раскрытая в новом законе № 248 о контроле и надзоре. В частности раскрыты основные виды инструментов прилагаемых во взаимодействии с контролируемыми лицами, особенно важно выделить, что этот вид надзора не является контрольно-надзорным мероприятием, а является специальным режимом. Тем самым позволяя инспекторам проводить рейдовые мероприятия каждый день, на закрепленной территории, без взаимодействия с прокуратурой субъекта, выявляя и пресекая правонарушения, для повышения безопасности на дорогах, в том числе при перевозках пассажиров и грузов.

Глава 3 Разработка концепций развития контрольно-надзорной деятельности и новая административная реформа государственного автодорожного надзора в России

3.1 Государственный автодорожный надзор как правоохранительный орган в составе Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

«В настоящее время госавтодорнадзор имеет ряд проблем для формирования более эффективной службы. Ряд проблем рассмотрен во второй главе данного исследования. Для выхода на более эффективную модель развития госавтодорнадзора предложена три варианта развития». [67, с. 10] Каждая концепция наделена своими характерными признаками и свойствами, непротиворечащими дублированными функциями:

- концепция наделения управления госавтодорнадзора правоохранительными правами и полномочиями. Выделить данное направление из Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в отдельную федеральную службу либо наделения правами и полномочиями управления госавтодорнадзора как составной части Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

- концепция передачи прав и полномочий управлений госавтодорнадзора в ГИБДД МВД РФ;

- концепция ликвидации существующего управления госавтодорнадзора и с перераспределением прав и полномочиям в другие уполномоченные ведомства и органы власти.

В Российской Федерации основной конституционной обязанностью государства является соблюдение и защита прав человека и его свободы. Для соблюдения данных интересов, существуют ряд институтов государственной власти, в том числе и система правоохранительных органов, которая является важнейшим средством обеспечения стабильности государства и общества.

«Понятие «правоохранительные органы» можно рассмотреть и с научной точки зрения, и с законодательной. Но во всех смыслах основными тезисами будет, что правоохранительные органы в любом случае будут связаны с охраной государства, граждан, и их интересов.

К данной категории можно отнести и полноправные правоохранительные органы, так и органы власти, имеющие перед собой цель по охране правопорядка, законности, а также применения мер реагирования в случае нарушения. В целом, если выделять, какой орган является правоохранительным, то предмет дискуссии может застопориться, так как понятие в юридической науке, как таковой, отсутствует. Таким образом, можно выделить из данного понятия основной тезис «правоохранительная деятельность». С помощью данного тезиса можно выделить те или иные органы власти, которые занимаются правоохранительной деятельностью. Так или иначе, деятельность госавтодорнадзора можно относить к правоохранительной деятельности, так как существуют признаки правоохранительной деятельности.

Такие выводы можно сделать, проанализировав основные задачи и цели госавтодорнадзора, в том числе это отражает и положение о службе и об управлении. Основные тезисы звучат как повышение безопасности в сфере транспорта в РФ и разработка эффективных средств предупреждения рисков». [67, с. 10-11]

Автомобиль, который является главным объектом надзора в управлении госавтодорнадзора, источник повышенной опасности, законодательство в сфере транспорта особенно остро подлежит надзору. Тем самым регулирование и надзор за транспортным комплексом, куда входят транспортные средства, является одним из основных требований по обеспечению безопасности со стороны государства.

Основные тезисы и понятия о госавтодорнадзоре, как и в целом о Федеральной службе закреплено в Постановлении Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 398 "Об утверждении Положения о Федеральной службе по

надзору в сфере транспорта" [19], согласно данному акту: госавтодорнадзор является федеральным органом исполнительной власти (Ространснадзор как таковой), осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене, а также по контролю за осуществлением переданных Российской Федерацией органам государственной власти субъектов Российской Федерации полномочий по федеральному государственному контролю за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом в соответствии с Федеральным законом "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - переданные полномочия)» [20]. Основываясь на данных выводах, можно утверждать, что госавтодорнадзор обладает признаками правоохранительной деятельности.

«Наиболее подходящей моделью для административной реформы госавтодорнадзора является модель «реформа ФССП 2019 года»» [67, с. 11] [21]. Федеральная служба судебных приставов (ФССП России) — это федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по обеспечению установленного порядка деятельности судов, исполнению судебных актов, актов других органов и должностных лиц, правоприменительные функции и функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, а также уполномоченный на ведение государственного реестра юридических лиц, осуществляющих деятельность по возврату просроченной задолженности в качестве основного вида деятельности, и на осуществление федерального государственного контроля (надзора) за деятельностью указанных юридических лиц, включенных в государственный реестр. Деятельность ФССП России регламентируется Федеральным законом "О службе в органах принудительного исполнения

Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 01.10.2019 N 328-ФЗ [61].

«В рамках данной реформы определен новый статус, новые полномочия и новые гарантии судебных приставов. Данный опыт поможет реформировать госавтодорнадзор, что позволит усовершенствовать свою деятельность, поднять «авторитет» инспектора, путем наделения более широких полномочий и гарантий. История становления ФССП и функциональные обязанности, в том числе и как правоохранительного органа, имеет схожий вид с госавтодорнадзором. В первую очередь это связано с так или иначе правоохранительной деятельностью службы». [67, с. 11]

На новую реформу намекала не только судебная практика, но и государственная позиция. Это отчетливо видно, что государство заинтересовано, в том, чтобы сформировать профессиональный пул из физически развитых, с хорошей квалификацией профессионалов, имеющих достаточное образование. Сам по себе закон о приставах достаточно сильно устарел на момент проведения реформы. Он принят в конце 90-х годов прошлого столетия. С тех пор многие административные органы успели либо реформироваться, за счет присоединения либо, поменяв структуру, либо ликвидироваться. Тем самым в настоящее время назрела реформа в части наделения судебных приставов правоохранительным характером, причем правоохранительной деятельностью приставы занимались и ранее, хотя и имели статус федеральных госслужащих, то есть гражданский статус.

Начало реформы побудил законопроект [22], который был внесен в Госдуму летом 2019 года и 01.10.2019 года подписан закон [23] о службе в органах принудительного исполнения. «Тем самым, с принятия данного закона, статус судебных приставов изменен, и служба приравнена к правоохранительным органам». [67, с. 11], [24] Авторы законопроекта выделяли основные вехи необходимые как раз изменить статус судебного пристава.

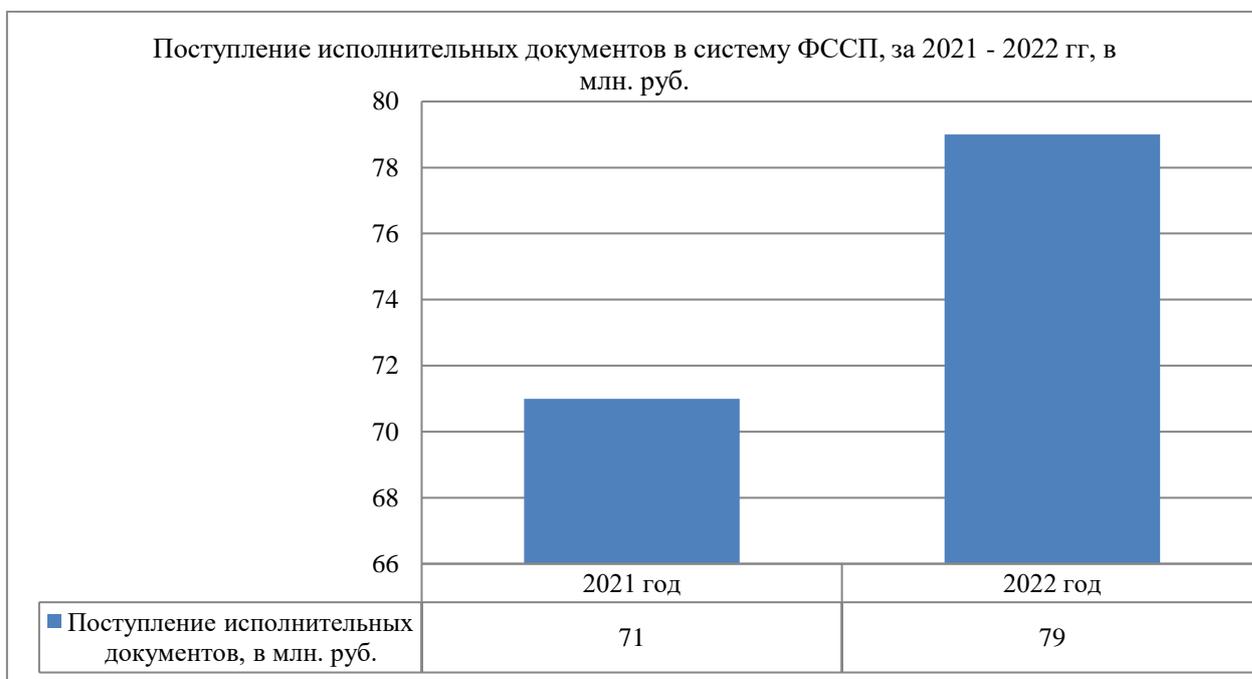
Однако к судебным приставам теперь повышаются и требования как к кандидату на службу, так и к действующим сотрудникам. В свою очередь государство гарантирует и повышения зарплаты и введение досрочных пенсий. Это связано и с тем, что право ношения оружия теперь также относится к судебным приставам, в том числе с применением физической силы. Дополнительно, к статусу правоохранительных органов, судебным приставам положены специальные звания, в том числе и офицерские, младшего сержанта внутренней службы до генерала внутренней службы Российской Федерации. В первую очередь данный законопроект повышает престиж службы и повышение правового статуса. Также изменен и порядок поступления в органы принудительного исполнения (далее – ОПИ). Ранее статус сотрудника определял лишь Федеральный закон "О государственной гражданской службе Российской Федерации" от 27.07.2004 N 79-ФЗ (последняя редакция) (далее - ФЗ № 79) [25] регулирующий гражданскую госслужбу. Для формирования структуры службы приняты четкие категории, согласно деятельности служащего, среди которых и дознаватели, судебные приставы по обеспечению установленного порядка деятельности судов (ОУПДС), а также сами судебные приставы, в привычном понимании. Чтобы добиться новых требований реформы, из службы по разным данным уволилось свыше пять тысяч человек, что составляет четверть от всех сотрудников. Не каждый сотрудник, попавший под увольнение смог соответствовать требованиям: это и уровень образования, и физическая с психологической подготовкой, а также квалификация сотрудника. [26].

Таким образом, ФССП на 2022 - 2023 года стало полноправным правоохранительным органом, с рядом преимуществ для сотрудников: это повышение заработной платы, наделение статусом органа принудительного исполнения, а это введение досрочной пенсии и дополнительные социальные гарантии, а также расширения полномочий, таких как применение физической силы и ношения оружия. Совокупно это дает синергетический эффект. Статус сотрудника органа принудительного исполнения повышен,

критерии отбора к будущему и действующему сотруднику более строгие, что дает отобрать и вырастить профессиональных сотрудников.

Таким образом, итогами реформы за 3 года, совместными усилиями ФССП и Министерства юстиции РФ, стали позитивные результаты в деятельности ОПИ, среди которых:

- с повышением уровня цифровизации службы в 2022 году по сравнению с 2021 годом возросли ключевые показатели по всем видам деятельности службы: такие как количество исполнительных производств и соответственно сумма взысканных средств, количество постановлений судебных приставов. Более подробно проиллюстрировано в рисунке 4.



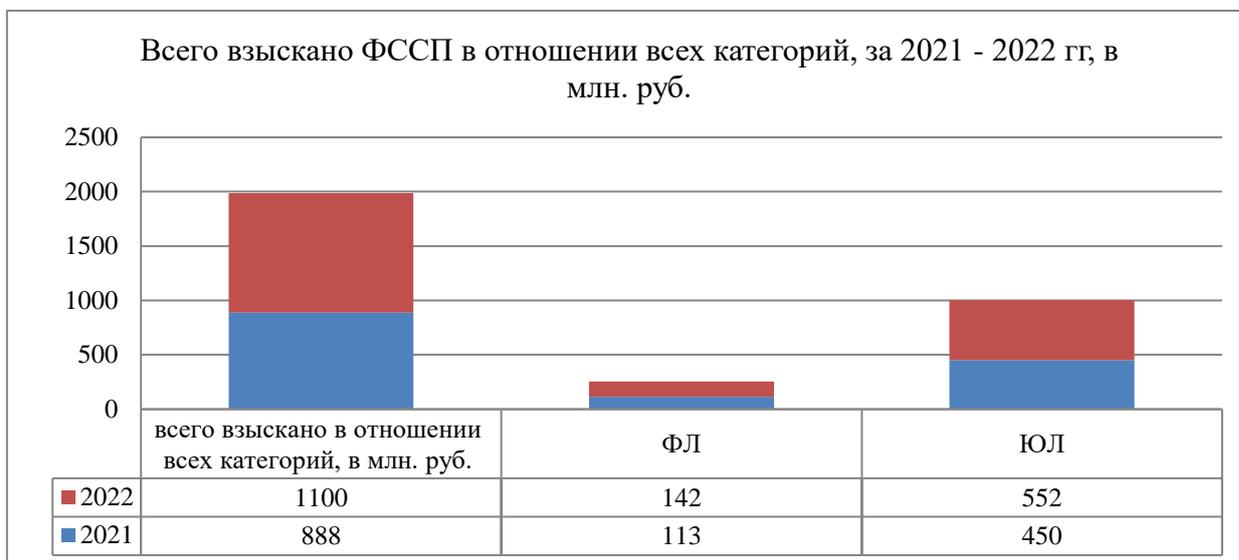
Шкалы: 2021 год – шкала поступлений исполнительных документов в систему ФССП за 2021 год, исчисляется в в млн. руб., 2022 год – шкала поступлений исполнительных документов в систему ФССП за 2022 год, исчисляется в в млн. руб.

Рисунок 4 - Поступление исполнительных документов в систему ФССП, за 2021 - 2022 гг, в млн. руб.

В соответствии, с данными рисунка 4, стоит выделить, что общая сумма поступленных исполнительных документов в систему ФССП в 2022

году выросло по сравнению с 2021 годом, в первую очередь связано с повышением качества услуг и устойчивому росту цифровизации.

Также возросло и количество перечисленных денежных средств в бюджет РФ, а именно 412 млрд. рублей и 327 млрд. рублей соответственно. Более подробно проиллюстрировано в рисунке 5.



Шкалы: Всего взыскано в отношении всех категорий – шкала взысканных денежных средств, за 2021 год и 2022 год, исчисляется в в млн. руб., ФЛ – шкала физические лица, ЮЛ – шкала юридические лица

Рисунок 5 - Всего взыскано ФССП в отношении всех категорий, за 2021 - 2022 гг, в млн. руб.

В соответствии, с данными рисунка 5, стоит выделить, что общая сумма взысканных в отношении всех категорий в систему ФССП в 2022 году выросло по сравнению с 2021 годом, в первую очередь связано с повышением качества услуг и устойчивому росту цифровизации;

- количество судебных приставов и качество их квалификации возросло, согласно Итоговому докладу о результатах деятельности ФССП России в 2022 году;

- новые требования к физической подготовке позволяют решать важные задачи в формировании безопасности государства и граждан. С

повышением ряда требований к физической подготовке, интерес среди молодежи возрастает;

- повышение материального стимулирования искореняет в рядах личного состава коррупцию. Количество уголовных дел в отношении сотрудников по коррупции и превышению полномочий упало до минимальных показателей по сравнению с «дореформаторскими» временами;

- привлечение сотрудников из других правоохранительных органов: МВД, Росгвардии и других, позитивно сказывается на формировании здоровой конкуренции коллектива, система наставничества также развивается.

Данный опыт, реформы ФССП 2019 года, будет полезен и имеет ряд преимуществ для госавтодорнадзора. Новую службу можно будет переименовать исходя из основной деятельности, как органы транспортной безопасности Российской Федерации (далее – ОТБ РФ). Для осуществления реформы потребуется ряд нововведений и предложений. Также будет предложен прогноз и эффективность от данных нововведений, на примере модели реформы ФССП 2019 года:

- с точки зрения повышения эффективности ОТБ РФ для начала следует провести структурную реформу службы;

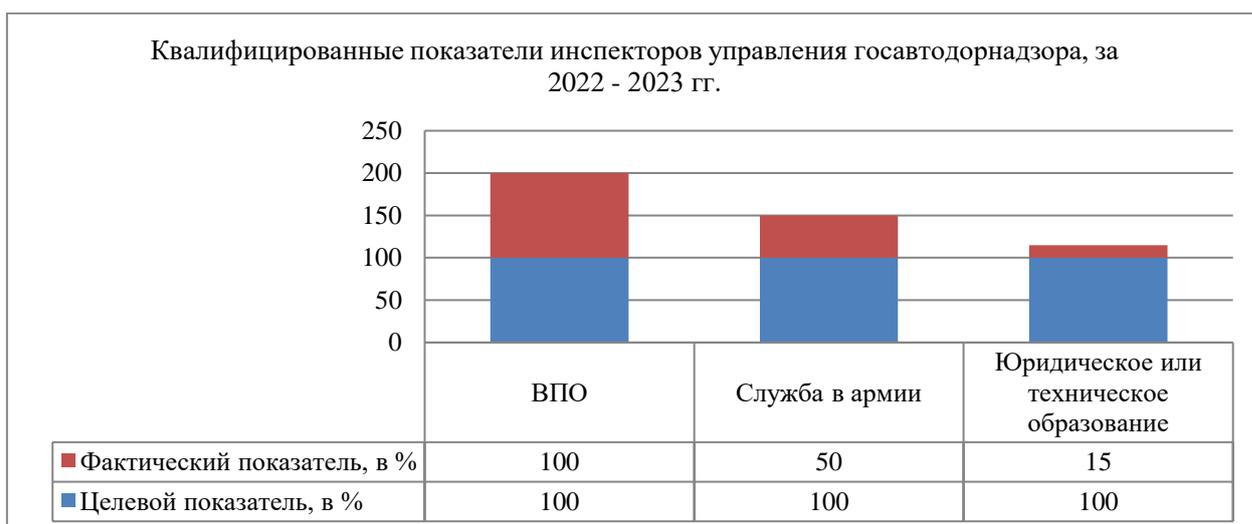
- присутствие территориальных отделов государственного автодорожного надзора (далее – ТОГАДН) во всех без исключения субъектах РФ. Тем самым увеличится нынешнее количество ТОГАДН с 33 до 89;

- соответственно и увеличится количество инспекторского состава для обеспечения деятельности ТОГАДН по всей территории страны, а именно с нынешних 2000 человек увеличить до 6000 человек.

Данное решение позволит увеличить как количественное, так и качественное присутствие во всех регионах страны. Для данного решения потребуется увеличение действующих расходов с бюджета Российской Федерации также в 3 раза, до 6 млрд. рублей.

Тем самым увеличится и количество накладываемых штрафов, как в рамках постоянного рейда, так и в рамках КНМ, до 2 млрд. рублей. Данный разрыв между суммой бюджетных средств и наложенными штрафами будет сокращаться за счет более эффективного присутствия в регионах страны, тем самым увеличится и собираемость штрафов и взыскаемость;

- отбор на должность и переаттестация действующих сотрудников, как важное требование для достижения задач реформы. Согласно действующим минимальным требованиям к должности инспектора необходимо владением русского языка, гражданства РФ и высшего образования. Однако как показывает и судебная практика, и обзоры аналитики от Федеральной службы, квалификационные качества (образование, психологическая и физическая подготовка) намного ниже, чем в ОПИ, и сильно ниже, чем в МВД. Согласно аналитическим данным в ТОГАДН среди инспекторов имеют все высшее образование, однако только лишь 50% имеет служба в армии, а юридическим образованием или техническим обладает только 15%, тем самым можно говорить о низкой квалификации в нынешних условиях. Данные показатели проиллюстрированы в рисунке 6.



Шкалы: ВПО – шкала высшее профессиональное образование, Служба в армии – шкала служба в армии среди инспекторов управления госавтодорнадзора, Юридическое или техническое образование – шкала процентного соотношения, среди пекторов управления госавтодорнадзора, имеющих юридическое или техническое образование.

Рисунок 6 - Квалифицированные показатели инспекторов управления
госавтодорнадзора, за 2022 - 2023 гг.

В соответствии, с данными рисунка 6, стоит выделить, что 100% показатель выполняется лишь в показателе высшего профессионального образования. Данный показатель выполняется на 100 % в связи с минимальным требованием закона о государственной гражданской службы, в связи с тем, что должность «государственный инспектор» относится к старшей категории, в которой необходимым критерием являются наличие высшего образования. Иных требований по специализации, а также службе в вооруженных сила при приеме на должность отсутствуют.

Для формирования нынешних будущих кадров и переподготовка действующих сотрудников, предлагается создать образовательное учреждение, как по подготовкам повышения квалификации, так и по профессиональной подготовке с присвоением квалификации бакалавр, по таким направлениям как юриспруденция и инженер-механик. Данные образовательные учреждения существуют в отраслях и МВД и ФССП и в Прокуратуре, тем самым широко себя заинтересовали и подготовили не один десяток высококвалифицированных кадров для своих служб.

В рамках психологического и физического отбора, уже разработана и внедрена в системы многих служб, Военно-врачебная экспертиза (комиссия). [27].

3.2 Государственный автодорожный надзор в рамках присоединения к Министерству внутренних дел РФ

«Для обеспечения формирования безопасной правовой среды на органы власти возложены обязанности для контроля и надзора», [67, с. 11] среди них и Министерство внутренних дел Российской Федерации, в частности Государственная инспекция безопасности дорожного движения. «Основным ведомством в части целей и задач по повышению уровня безопасности на дорогах Российской Федерации является «младший брат» в лице государственного автодорожного надзора» [67, с. 11] Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

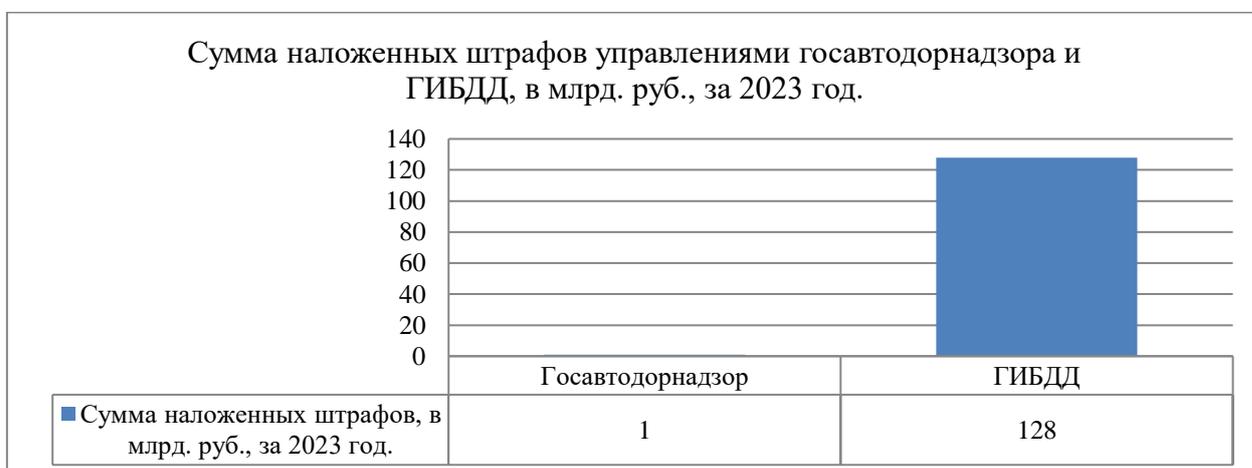
«В рамках исследования предложена новая концепция по реформе госавтодорнадзора, а именно передача полномочий в ГИБДД. Данная реформа давно назревает, не только из за дублирования функций, задач и целей ведомств». [67, с. 11] В первую очередь это связано с тем, что «инспектора ГИБДД ближе всех знают основную деятельности инспекторов госавтодорнадзора, нежели другие ведомства. Среди основных функциональных задач имеют схожий набор инструментов. Для административной реформы по вхождению и передачи полномочий госавтодорнадзора можно взять за основу предложенную концепцию из главы 3.1 и части реформы «ФССП 2019 года».

В рамках данной реформы немногочисленный состав инспекторов госавтодорнадзора, по сравнению с инспекторами ГИБДД, перейдет в разряд сотрудников МВД. Данная реформа даст толчок к развитию выявления более технологично сложных нарушений, поможет опыт госавтодорнадзора и правоохранный «эффект» сотрудников ГИБДД. Сама реформа даст положительную динамику для развития надзорной деятельности в области транспорта. Так как инспектора ГИБДД расширят полномочия, а в первую очередь знания и умения, необходимые для выявления технологически сложных нарушений, например в сфере перевозок опасных грузов транспортными средствами, или получение компетенций в выявлении

перегрузов транспортных средств которые вредят дорогам федерального и регионального значения, тем самым повышая безопасность жизни граждан и укрепляя государственные институты». [67, с. 12]

Также как и в реформе «ФССП 2019 года» инспектора получают статус, тем самым станут сотрудниками полиции, а это новые полномочия и новые гарантии, тем самым авторитет «технологических» инспекторов поднимется в глазах субъектов транспортного комплекса. В контексте «технологических» инспекторов, можно отметить то, что в ГИБДД уже существует так называемый технический надзор. Тем самым вхождение в состав технадзора видится наиболее подходящим и эффективным.

Увеличение количества инспекторского состава и присоединение «технологических» инспекторов повысит и долю накладываемых и собираемых штрафов. Как озвучено ранее, в рамках постоянного рейда и проведения КНМ, сотрудниками госавтонадзора за 2022 год наложено 711 млн. руб. Тогда как сотрудниками ГИБДД за 2022 год вынесено 180 млн. штрафов на сумму 128 млрд. рублей. Стоит учитывать, что в данное количество входят и штрафы, наложенные в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Сумма наложенных штрафов управлениями госавтонадзора и ГИБДД, в млрд. руб., за 2023 год, продемонстрированы в рисунке 7.



Шкалы: Госавтодорнадзор – шкала сумма наложенных штрафов управлением госавтодорнадзора, ГИБДД – шкала сумма наложенных штрафов управлением ГИБДД.

Рисунок 7 - Сумма наложенных штрафов управлениями госавтодорнадзора и ГИБДД, в млрд. руб., за 2023 год.

В соответствии, с данными рисунка 7, стоит выделить, что сумма наложенных штрафов управлением ГИБДД превышает более чем в 100 раз управление госавтодорнадзора. Данный показатель отражает и общую эффективность управлений, также прослеживается взаимосвязь количества инспекторского состава для привлечения проведения мероприятий.

Отдел технадзора осуществляет проверки субъектов транспортного комплекса, в том числе юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые эксплуатируют транспортные средства. Тем самым проверяют и надзирают больше за техническими свойствами автотранспорта, нежели за перевозками пассажиров и грузов.

Как и сотрудники госавтодорнадзора, сотрудники технадзора в своей деятельности осуществляют:

- возбуждение дела об административном правонарушении;
- оформление предписаний и предостережений;
- оформление проверок.

Важнейшим вопросом безопасности движения на дорогах является качественно функционирующий автомобиль. Его грамотная техническая составляющая – это основа деятельности отдела технического надзора ГИБДД. Данный отдел, в своей деятельности, опирается на проведение проверок технической составляющей транспортных средств и субъектов использующих их. Осуществление контроля и надзора за деятельностью данных субъектов, происходит непосредственно на постах ГИБДД. Также тесное взаимодействие в рамках постоянного рейда осуществляет с сотрудниками госавтодорнадзора. Структура технического надзора ГИБДД выполняет целый ряд действий: Взаимодействие с организациями,

производящими транспортные средства, включая контроль заполнения паспорта ТС; контролирует транспортные средства на дороге, в том числе их техническое состояние и конструкцию.

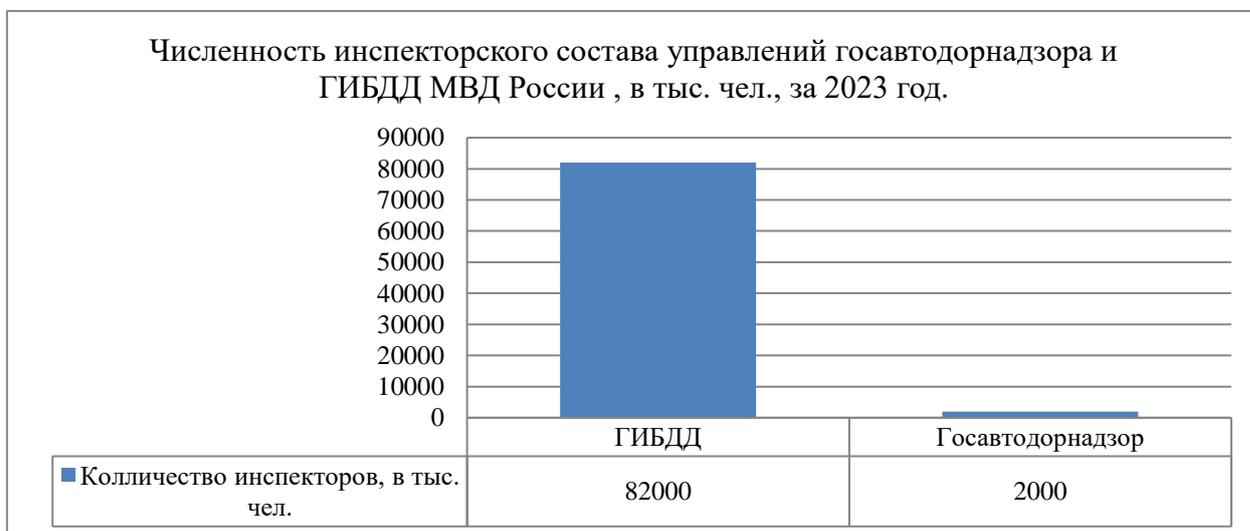
Отдел технадзора ГИБДД, как и другие надзорные органы, регулирующие транспортную сферу, первоочередной задачей ставится повышение безопасности на дорогах и предотвращение аварий.

Присоединение госавтонадзора к системе ГИБДД МВД России, а именно к отделу ДПС или технадзора позволит получить то самый эффект синергии, путем слияния двух служб.

Данный эффект позволит:

- увеличить количество накладываемых и собираемых штрафов в казну, за счет увеличения инспекторского состава. Однако если учесть, что средняя сумма штрафа в ГИБДД равняется 400 рублей, по данным [28], в свою очередь сотрудники госавтонадзора имеют возможности применять штрафные санкции вплоть на сумму до 1 000 000 рублей, вместе с тем, что передаются и полномочия по привлечению к данным статьям КоАП РФ сумма штрафов возрастет многократно;

- увеличить количество инспекторского состава общего ведомства. Численность инспекторского состава управлений госавтонадзора и ГИБДД МВД России проиллюстрировано в рисунке 8;



Шкалы: Госавтодорнадзор – шкала численности инспекторского состава управления госавтодорнадзора, ГИБДД – шкала численности инспекторского состава управления ГИБДД.

Рисунок 8 - Численность инспекторского состава управлений госавтодорнадзора и ГИБДД МВД России , в тыс. чел., за 2023 год.

В соответствии, с данными рисунка 8, стоит выделить, что общее количество инспекторского состава увеличится на 3%.

- экономия федерального бюджета. Высвобождение должностей руководящего аппарата, даст дополнительные бюджетные средства, на текущие показатели деятельности;

- ликвидация дублирующих функций. Ситуация, когда управление ГИБДД возбуждает дела об административном правонарушении, но не может в полной мере рассмотреть по существу и передает по подведомственности в управление госавтодорнадзора. Текущая ситуация грозит срывами правовых сроков, согласно КоАП РФ. Данная инициатива позволит ликвидировать дублирование функций управлений, без передачи возбужденных дел в иное ведомство, что позволит повысить эффективность, в привлечении к административной ответственности;

- повысить уровень согласования, в рамках проведения совместных мероприятий. В результате несогласованных действий, и крайне низком межведомственном взаимодействии управлений госавтодорнадзора и ГИБДД МВД России, качество выполняемой работы не повышается. В свою очередь, в рамках общего ведомства, взаимодействие инспекторского состава повышается.

3.3 Ликвидация государственного автодорожного надзора как самостоятельного субъекта в составе Федеральной службы и передача полномочий в другие государственные ведомства

Административная реформа в Российской Федерации в рамках оптимизации органов власти происходила в 21 веке несколько раз. Формирование органов власти с учетом повышения эффективности является необходимым условием развития российской государственности.

Основной задачей реформ в государственном устройстве это повышение эффективности деятельности органов власти, как на федеральном, так и на региональном уровне, оптимизация существующих структур, повышение уровня компетенций управленческих решений, ликвидация неэффективных подразделений.

В России, за многие годы становления государственности, происходило несколько десятков административных реформ. В разные годы мотив административных реформ был разных, в некоторых случаях это связано с экономическим кризисом 1990-х годов, и его последствий уже в 21 веке. [29,30].

Последняя крупномасштабная административная реформа произошла в начале 21 века, а именно начало положено в 2003 году. К предшествующим факторам данной реформы можно отнести политический, экономический, демографический кризисы в 90-е годы. Важнейшим аспектом данной реформы является принятие нормативно-правовых актов о госслужбе и госслужащих. [31],[32, 33],[34].

В начале 21 века в России назрели большие перемены в устройстве органов власти. Они обусловлены низкой эффективностью, дублированием функций, коррупцией, низкой материальной и кадровой базой. [63]

С целью реализации Указа Президента Российской Федерации от 23 июля 2003 г. №824 «О мерах по проведению административной реформы в 2003 — 2004 годах» Правительством РФ была образована Комиссия по проведению административной реформы (далее Комиссия) [35], [36].

Одним из первых шагов начала институциональных реформ (2004-2006 гг.): является проведение преобразований на основе Указа Президента РФ от 9 марта 2004 г. №314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». В соответствии с п. 1 Указа была создана трехзвенная структура федеральных органов исполнительной власти: ·федеральным министерствам принадлежат стратегические функции (разработка государственной политики); ·федеральные службы, подведомственные министерствам, выполняют контрольно-надзорные функции; ·федеральные агентства осуществляют функции по управлению имуществом и оказанию государственных услуг. Эксперты из отрасли государственного устройства, утверждают, что новый этап административной реформы начнется в 2024-м и 2025-м году. [65] К данному периоду некоторые органы власти уже столкнулись с проблемами, такие как неэффективность, неисполнение указов Президента 2012 года, дублирование функций. Тем самым в связи с этим новая административная реформа требуется для создания нового государственного устройства. [66]

В результате административной реформы начала нулевых годов 21 века на базе Ространсинспекции образована Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), которой были также переданы функции по контролю и надзору упраздняемых Министерства путей сообщения Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации, а также функции по техническому надзору за спортивными судами упраздняемого Государственного комитета Российской Федерации по физической культуре и спорту.

Тем самым госавтодорнадзор уже 20 лет существует в первоизданном виде, не был подвержен реформам, таким образом, существующая модель уже устарела и требует вмешательства со стороны государства.

В данном исследовании уже предложены две концепции развития госавтодорнадзора, это наделение правоохрнительными полномочиями и предложения пути развития по принципу реформы «ФССП 2019 года», а

также передача полномочий ГИБДД. Третья же модель кардинально иная, она призвана ликвидировать ведомство, путем передачи полномочий другим органам власти России. В рамках рассмотрения передачи полномочий, можно выделить следующие органы власти:

а) передача полномочий в ГИБДД. Данная концепция уже рассмотрена более подробно в предыдущей подглаве исследования. Однако данная концепция предусматривает не полную передачу полномочий, а частичную:

1) передача полномочий по проведению федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, а именно полномочий по проведению постоянного рейда в рамках ФЗ № 248, а также проведение плановых и внеплановых проверок организаций - лицензиатов (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), осуществляющих перевозки пассажиров. Данные полномочия в полной мере смогут реализовать сотрудники ГИБДД, так как часть требований законодательства им известны, и проверены на практике;

2) проведение аттестации и экзаменов на предмет профессиональных и квалификационных требований, предъявляемые при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения", а именно аттестация на получения квалификации специалиста по безопасности дорожного движения и экзамен на получения свидетельства на подготовку ДОПОГ. ГИБДД как экзаменатор и передовой поставщик государственных услуг в РФ по проведению экзаменов выведет на новый уровень данную специфику, которая появилась сравнительно недавно в госавтодорнадзоре.

б) передача полномочий в Федеральную таможенную службу. Сотрудники госавтодорнадзора и ФТС на границе России уже взаимодействуют, совместно проверяют транспортные средства,

перевозящие пассажиров и грузы, на пунктах контроля при пересечении границы.

Тем самым наделяя полномочиями сотрудниками ФТС добавит в их функционал уже знакомые требования. Также стоит отметить и то, что инспектора ФТС обладают более обширными правоохранительными функциями, тем самым в их арсенале гораздо больше инструментов для выявления правонарушений.

в) передача полномочий в Федеральную службу безопасности. Сотрудники ФСБ и ГИБДД имели бы большой потенциал в проведении оперативно – профилактических мероприятий. Огромным полномочиям, которыми обладают сотрудники ФСБ с дополнительными возможностями специфики госавтонадзора, позволило бы ведомству наиболее эффективно разыскивать опасных преступников, вплоть с применением УК РФ. В настоящее время сотрудники госавтонадзора имеют небольшую практику в досмотре грузов, в связи с отсутствием квалифицированных знаний у инспекторов, а также с ограничительными возможностями полномочий, а также более лояльным КоАП, нежели УК РФ.

г) передача полномочий в Федеральную службу по труду и занятости Российской Федерации. Сотрудники инспекции труда, так как и другие надзорные органы проводят плановые и внеплановые проверки, на основании Закона № 248-ФЗ, в том числе и на предприятиях автотранспортного комплекса.

В данном случае, сотрудники инспекции труда знают не понаслышке о требованиях к организациям и как важно соблюдать ими режим труда и отдыха сотрудниками предприятий. Совместные усилия с другими ведомствами получит дополнительный эффект для формирования безопасных условий труда и отдыха. Особенно важно это и для предприятий осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, в связи с повышенной опасностью своей деятельности, так как автомобиль при своей эксплуатации

уже является повышенным источником опасности, как для граждан, так и к объектам транспортной инфраструктуры.

д) передача полномочий в Федеральную службу по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор). Сотрудники госавтодорнадзора, в силу своей квалификации и функциональных обязанностей, не владеют достаточными навыками в проверке грузов категории продукты, животные и иные. Однако в рамках федерального законодательства имеют полномочия на проверку данных категорий товаров и услуг, однако в полной мере данная обязанность близка Россельхознадзору.

С получением полномочий, Россельхознадзор сможет продвигаться в формировании безопасной окружающей среды, по средствам получения необходимых функций госавтодорнадзора.

е) передача полномочий Министерством и департаментам транспорта и дорог в субъектах и муниципальных образований. Опыт прямого взаимодействия со стороны сотрудников Министерств и департаментов с контролируемыми лицами стал особенно актуален в последние годы. Внедрение контролеров в общественном транспорте накладывает на данные ведомства дополнительные полномочия. Однако пока они ограничиваются взаимодействием с пассажирами.

В свою очередь, если контролеры получают в свои функциональные обязанности проведения проверок автотранспорта, это повысит эффективность, так как многие разрешения, в том числе и конкурсы маршрутов, проводят именно региональные власти, тем самым смогу контролировать деятельность напрямую.

Третья глава исследования позволила раскрыть предложенные основные концепции развития госавтодорнадзора. В рамках работы предложено три концепции:

- концепция наделения управления госавтодорнадзора правоохрнительными правами и полномочиями. Выделить данное направление из Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в

отдельную федеральную службу либо наделения правами и полномочиями управления госавтодорнадзора как составной части Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

«Наиболее подходящей моделью для административной реформы госавтодорнадзора является модель «реформа ФССП 2019 года». В рамках данной реформы определен новый статус, новые полномочия и новые гарантии судебных приставов. Данный опыт поможет реформировать госавтодорнадзор, что позволит усовершенствовать свою деятельность, поднять «авторитет» инспектора, путем наделения более широких полномочий и гарантий. История становления ФССП и функциональные обязанности, в том числе и как правоохранительного органа, имеет схожий вид с госавтодорнадзором. В первую очередь это связано с так или иначе правоохранительной деятельностью службы» [67, с. 12];

- концепция передачи прав и полномочий управлений госавтодорнадзора в ГИБДД МВД РФ.

«В рамках исследования предложена новая концепция по реформе госавтодорнадзора, а именно передача полномочий в ГИБДД. Данная реформа давно назревает, не только из за дублирования функций, задач и целей ведомств. В первую очередь это связано с тем, что инспектора ГИБДД ближе всех знают основную деятельности инспекторов госавтодорнадзора, нежели другие ведомства. Среди основных функциональных задач имеют схожий набор инструментов. Для административной реформы по вхождению и передачи полномочий госавтодорнадзора можно взять за основу предложенную концепцию из главы 3.1 и части реформы «ФССП 2019 года».

В рамках данной реформы немногочисленный состав инспекторов госавтодорнадзора, по сравнению с инспекторами ГИБДД, перейдет в разряд сотрудников МВД. Данная реформа даст толчок к развитию выявления более технологично сложных нарушений, поможет опыт госавтодорнадзора и правоохранительный «эффект» сотрудников ГИБДД. Сама реформа даст положительную динамику для развития надзорной деятельности в области

транспорта. Так как инспектора ГИБДД расширят полномочия, а в первую очередь знания и умения, необходимые для выявления технологически сложных нарушений, например в сфере перевозок опасных грузов транспортными средствами, или получение компетенций в выявлении перегрузов транспортных средств которые вредят дорогам федерального и регионального значения, тем самым повышая безопасность жизни граждан и укрепляя государственные институты» [67, с. 12];

- концепция ликвидации существующего управления госавтодорнадзора и с перераспределением прав и полномочиям в другие уполномоченные ведомства и органы власти.

Третья же модель кардинально иная, она призвана ликвидировать ведомство, путем передачи полномочий другим органам власти России. В рамках рассмотрения передачи полномочий, можно выделить следующие органы власти: ГИБДД МВД РФ, ФТС РФ, ФСБ РФ, Федеральной службы по труду и занятости РФ, Россельхознадзор, разнообразные местные органы власти, выполняющие функции по регулированию транспортной отрасли в регионах и города Российской Федерации.

Каждая концепция наделена своими характерными признаками и свойствами, непротиворечащими дублированными функциями.

Заключение

В Российской Федерации на сегодняшний день государственный контроль и надзор уже сформирована как отдельная отрасль регулирования общественных отношений. Свои истоки берет задолго до становления современной российской государственности. Истоки становления уходят далеко в прошлое страны, и при разных политических устройствах судьба контроля и надзора была разной, однако объединило их многое.

Однако правоприменительная практика контроля и надзора переняла как отрицательные черты, такие как несформированные нормативно-правовые акты, некоторым из них уже действуют свыше двадцати лет, и нуждаются в кардинальных обновлениях, отражая существующую проблематику, научно-технический прогресс.

Также стоит выделить и непомерно большое количество низкоквалифицированных кадров в правоприменительной отрасли в надзорных органах. Действительно существует данная проблема, как в целом среди надзорных органов, так и госавтодорнадзоре. Существующая образовательная модель подковки кадров не позволяет подготовить большое количество служащих. В свою очередь стоит выделить учебное заведение - Российский университет транспорта. В университете существуют некоторые виды образовательных программ, в которых действительно рассматривают аспекты надзорной деятельности, в том числе в транспортной сфере. Однако количество выпускаемых готовых специалистов крайне мало для такой большой страны, как Россия. Среди действующих сотрудников госавтодорнадзора действительно есть профессионалы, с высокими юридическими и техническими навыками, способных передавать свои знания будущим сотрудникам надзорного органа, применять нормы и законы на практике. Однако существующая модель подготовки кадров, как таковой в госавтодорнадзоре отсутствует. Стоит рассмотреть и перенять позитивный опыт других органов власти, которые готовят квалифицированных кадров, в большой разветвленной филиальной сети по всей стране. Например, в

органах внутренних дел, Академия управления МВД России готовящая кадры для начальствующего состава разных уровней, а всего насчитывается порядка 50 образовательных учреждений по всей стране, готовящих в первую очередь кадры для системы МВД России. И такие образовательные учреждения существуют в системах Министерства юстиций, Федеральной таможенной службы, Федеральной службы безопасности и многих других надзорных служб и органов власти. Таким образом, существуют и преемственность поколений на службе, и четкое понимание существующих проблем, которые можно решить с помощью образовательных программ.

Из данной проблематики прослеживается четкая связь и с количеством инспекторского состава. Во многих отделах госавтодорнадзора существует недобор, тем самым на плечи действующих сотрудников ложатся непомерное количество выполняемых задач. Тем самым эффективность сотрудников падает, что приводит к низким результатам. Для восполнения недобора и привлечения на службу квалифицированных кадров, следует также перенять опыт вышеупомянутых федеральных служб. Среди так называемых материальных и нематериальных надбавок может служить и льготное пенсионное обеспечение, ведь инспекторский состав госавтодорнадзора порой не редко выполняют функции сопряженные с риском для здоровья и жизни. Данная мера поможет привлечь молодых специалистов заинтересованных в пенсионном обеспечении, заинтересовать коллег из других надзорных органов, в том числе и сотрудников силовых ведомств для «пополнения» пенсионных лет, а также сохранить действующий инспекторский состав. Ведь зачастую инспектор, получивший знания и навыки на службе может пригодиться и в коммерческих структурах, где может получать более привлекательное обеспечение. Также следует ведомству рассмотреть и такое направление как выдача жилищных сертификатов. На сегодняшний день, гражданский служащий, имеет право встать в очередь и доказать нужность в квадратных метрах, однако на деле данная очередь исчисляется годами, и реального эффекта нет. Среди не

менее важных факторов будет являться и санаторно-курортное обеспечение, зачастую сотрудники госавтодорнадзора служащие на просторах дальнего востока, Урала и Сибири, и тем более в районах приближенных к крайнему северу и соответственного крайнего севера, имеют высокий риск для жизни, учитывая климатические и психологические условия. Среди федеральных служб существуют и иные формы социального обеспечения служащих, как материального так и не материального характера.

К парадоксальной ситуации относится и транспортное обеспечение госавтодорнадзора. Транспортное ведомство, в частности территориальные отделы имеют низкое обеспечение ведомственным автотранспортном, который используется к выполнения служебных задач. Данная проблематика напрямую влияет и на существующую низкую эффективность. Также стоит выделить и не только проблемы с транспортным обеспечением. Это связано и с банальными служебными потребностями, такими как планшеты, смартфоны, принтеры и другая сопутствующая оргтехника для выполнения служебных ежедневных задач. В данном случае проблема существует гораздо шире, в первую очередь связано со статьями расходов в бюджете, заложенном на функционирование госавтодорнадзора. Во вторых низкая эффективность государственных контрактов, неспособность специалистов на местах собрать и обработать информацию, спрогнозировать потребности для службы.

Однако существуют и положительные черты, это во первых формирование новой административной структуры. Реформа Ространснадзора в целом и госавтодорнадзора частности, носит характер укрупнения и оптимизации. Позитивный опыт других надзорных органов должен выстроить четкую структуру с понятными целями и задачами. На сегодняшний день структура обрела «федеральность» и управления поделены четко по округам. Формирование более крупного управления с централизованным органом власти делает госавтодорнадзор более вертикальной с точки зрения властных полномочий. Ранее управления были

менее крупными, от двух до пяти территориальных отделов, однако реальные положения дел были оторваны от реальности.

Нельзя не отметить и тенденцию в законотворческой деятельности. Инициативные группы, разрабатывающие законы, среди которых и различные правовые акты Министерства транспорта России, и постановления Правительства РФ, а также Федеральные законы стараются чаще вносить изменения. В данные инициативные группы входят разнообразные эксперты, в том числе юристы госавтонадзора и эксперты из транспортной отрасли, которые разрабатывают новые правовые акты, основываясь на новых вызовах, а также актуальных проблемах. Новые принятые законы, регламентирующие транспортную отрасль, в среднем, действуют от 3 до 7 лет. Нормы кодекса об административных правонарушениях неоднократно пополнялись, в части расширения полномочий, однако о «серьезных» пополнениях не может быть речи.

Также стоит выделить тесное сотрудничество госавтонадзора с новыми технологиями и сложными IT проектами. В конце прошлого десятилетия система ГЛОНАСС начала внедрять новые технологии, и спутниковая навигация нашла свое отражение в деятельности службы. Это дистанционный надзор за подконтрольными лицами. Данный вид контроля позволяет выявлять нарушения с большей эффективностью, однако существуют проблемы с материальным обеспечением, также программное обеспечение не всегда работает корректно, а также недостаточная квалификация некоторой части инспекторского состава в применении тех самых технологий. Не менее важен и новый подход в надзоре и контроле за деятельностью весогабаритного контроля. В последние несколько лет система весогабаритного контроля – АППВГК, имеет схожие черты с комплексом видеофиксации камер ГИБДД. Их отличительная особенность именно за контролем параметров превышения массы и габаритов. Данная система с каждым месяцем появляется в различных субъектах страны. Помогая привлекать злостных нарушителей. Однако на местах, в отделах,

система также работает со сбоями. И ей присуще те же проблемы, это и не всегда корректная работа комплекса, невысокая квалификация инспекторского состава, непродуманность подхода в рассмотрении производства по делам об административных правонарушениях.

Тем не менее, государственный контроль и надзор в сфере автомобильного транспорта существует и в новое время, развивается в соответствии с современными тенденциями, имея перспективы развития, однако свои и плюсы и минусы существуют и по сей день.

В рамках исследования, стояли задачи исследования актуальных проблем государственного автодорожного надзора и предложения концепции развития ныне существующего управления. Среди инструментов исследования были применены: рассмотрение нормативно-правовых актов, регулирующих как транспортную отрасль в стране в целом, так и федеральной службы и госавтодорнадзора в частности. Также было предложено изучить историю становления транспортного надзора в Российской государственности. Через историю становления службы, были выделены основные проблемы госавтодорнадзора.

Отвечая на предложенные актуальные проблемы, были предложены основные пути развития госавтодорнадзора. Были предложены три концепции развития управления: наделение правоохранительными функциями инспекторский состав госавтодорнадзора, передача контрольно-надзорных полномочий в органы внутренних дел и ликвидация управления госавтодорнадзора с передачей полномочий в разные надзорные органы. Каждая из предложенных концепций имеет свои очевидные плюсы и минусы.

В первой главе рассмотрены современные нормативно-правовые акты, регулирующие транспортную отрасль. Среди важных законодательных актов стоит выделить новый закон, регламентирующий контрольно-надзорную деятельность на территории Российской Федерации. Федеральный закон "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в

Российской Федерации" от 31.07.2020 N 248-ФЗ наделил новыми полномочиями инспекторский состав госавтодорнадзора, четко обозначил критерии проведения проверок, права и обязанности сторон. Новые виды контрольно-надзорных мероприятий способствовали к более эффективной надзорной деятельности. Новый закон неоднократно изменялся, это говорит о том, что на актуальные законодательные проблемы государство быстро реагирует.

Становление надзорной деятельности, в том числе в транспортной сфере, в России, в Советское время и Российской империи, отражены в настоящем исследовании. Стоит отметить, что служба в своем нынешнем положении существует как полноценная структура с 2004 года. Данная дата скорее не случайна, связана с административной реформой этих лет. Перед Правительством РФ в данной реформе, стояли задачи пересмотра действующих органов власти, перераспределение полномочий, создание абсолютно новых органов власти. Вполне возможно, что во времена данной реформы, полномочия госавтодорнадзора могли быть распределены как в концепции трех предложений отраженных в данном исследовании. Также рассмотрено современное состояние транспортной отрасли, ее состояние и основные аспекты деятельности.

Вторая глава исследования посвящена современному состоянию госавтодорнадзора как субъекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В рамках главы рассмотрена структура службы, ее основные положения, цели и задачи в контроле и надзоре. Также предложено раскрыть сущность основных видов проверок используемых в своей деятельности госавтодорнадзором. В том числе рассмотрены ключевые виды направлений деятельности управления, по средствам разбора основных инструментов контроля и надзора. Среди них в настоящее время выделяется вид инструменты как постоянный рейд. Главная характеристика постоянного рейда раскрытая в новом законе № 248 о контроле и надзоре. В частности раскрыты основные виды инструментов прилагаемых во взаимодействии с

контролируемыми лицами, особенно важно выделить, что этот вид надзора не является контрольно-надзорным мероприятием, а является специальным режимом. Тем самым позволяя инспекторам проводить рейдовые мероприятия каждый день, на закрепленной территории, без взаимодействия с прокуратурой субъекта, выявляя и пресекая правонарушения, для повышения безопасности на дорогах, в том числе при перевозках пассажиров и грузов.

Третья глава исследования позволила раскрыть предложенные основные концепции развития госавтодорнадзора. В рамках работы предложено три концепции: наделение правоохранными функциями инспекторский состав госавтодорнадзора, передача контрольно-надзорных полномочий в органы внутренних дел и ликвидация управления госавтодорнадзора с передачей полномочий в разные надзорные органы. Первая концепция, наделение правоохранными функциями инспекторский состав госавтодорнадзора, не радикально меняет полномочия службы, однако делает ее более властным характером, по пути развития судебных приставов или сотрудников ГИБДД. Исходя из предложений, следует выделить реформирование в первую очередь со стороны кадрового потенциала. Это и более строгий отбор на службу. Более тотальный контроль за деятельностью, ведь приобретает такой вид наказания как уголовная ответственность. Дорожно-транспортные происшествия, с отраслевой точки зрения, а именно грузовые и пассажирские перевозки, это основной вид деятельности госавтодорнадзора. Но уголовными расследованиями в данной сфере разбираются следственный комитет, прокуратура, МВД, ФСБ. Однако часть рассматриваемых дел можно выделить в полномочия госавтодорнадзор, так как имеются для этого необходимые инструменты, это «личные дела» субъектов отрасли, необходимые разрешительные документы, базы данных. С наделением полномочий, открылся бы доступ к необходимым базам данных, которых не всегда достаточно, а также функции дознания и иные формы уголовного

надзора. Также потребуются дополнительные бюджетные ассигнования и статьи расходов для обеспечения деятельности, которые в свою очередь более эффективно использовались бы с наделением полномочий.

Вторая концепция кардинально другая, передача контрольно-надзорных полномочий в органы внутренних дел, и заслуживает рассмотрения в рамках исследования. Органы внутренних дел, по средствам ГИБДД, осуществляет контроль и надзор за дорожной деятельностью на территории страны. Отделы ГИБДД присутствуют во всех без исключения субъектах России, имея более эффективный контроль и надзор, в том числе и за счет кратного преимущества в количестве инспекторского состава. Предложено передача полномочий именно в технический надзор ГИБДД. Данный отдел имеет схожие функции с действующим госавтодорнадзором, это и статьи привлечения кодекса об административных правонарушений, это и более технологический инспекторский состав, нежели полковой отдел, занимающийся преимущественно физическими лицами, управляющими легковыми транспортными средствами. Переход инспекторов госавтодорнадзора под патронаж отдела технического надзора создаст более технически квалифицированных специалистов, за счет специфики Федеральной службы. Также стоит учитывать штат в количестве двух тысяч сотрудников, а учитывая кадровый дефицит в рядах ГИБДД, будет преимуществом. Вместе с тем также следует отметить и ряд функций характерных для обеих служб это проведение экзаменов и аттестаций, несомненно, опыт госавтодорнадзора поможет будущему отделу.

Третья концепция, ликвидация управления госавтодорнадзора с передачей полномочий в разные надзорные органы, также имеет место быть рассмотренной в исследовании. Существующие проблемы госавтодорнадзора, в купе, с кадровым «голодом», низким бюджетным содержанием, низкой квалификацией инспекторского состава, отсутствием эффективности в некоторых направлениях деятельности, ставит под вопрос существования госавтодорнадзора в целом. Ряд полномочий

госавтодорнадзора, так или иначе, пересекается с другими надзорными органами, ГИБДД, Таможенная служба, ФСБ, органы трудовой и сельскохозяйственной инспекции, а также региональные и местные органы власти, в лице министерств и департаментов транспорта. В рамках данной концепции, данные надзорные органы приобретают полномочия, которые находятся во владении госавтодорнадзора. Во первых это передача полномочий в ГИБДД. Передача полномочий по проведению федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, а именно полномочий по проведению постоянного рейда в рамках ФЗ № 248, а также проведение плановых и внеплановых проверок организаций - лицензиатов (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), осуществляющих перевозки пассажиров. Данные полномочия в полной мере смогут реализовать сотрудники ГИБДД, так как часть требований законодательства им известны, и проверены на практике. Также проведение аттестации и экзаменов на предмет профессиональных и квалификационных требований, предъявляемые при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Во вторых передача полномочий в Федеральную таможенную службу. Сотрудники госавтодорнадзора и ФТС на границе России уже взаимодействуют, совместно проверяют транспортные средства, перевозящие пассажиров и грузы, на пунктах контроля при пересечении границы. Тем самым наделениями полномочий сотрудниками ФТС добавит в их функционал уже знакомые требования. В третьих это передача полномочий в Федеральную службу безопасности. Огромным полномочиям, которыми обладают сотрудники ФСБ с дополнительными возможностями специфики госавтодорнадзора, позволило бы ведомству наиболее эффективно разыскивать опасных преступников, вплоть с применением УК РФ. В настоящее время сотрудники госавтодорнадзора имеют небольшую практику в досмотре грузов, в связи с отсутствием квалифицированных знаний у

инспекторов, а также с ограничительными возможностями полномочий, а также более лояльным КоАП, нежели УК РФ. В четвертых это передача полномочий трудовую инспекцию. Сотрудники инспекции труда, так как и другие надзорные органы проводят плановые и внеплановые проверки, на основании Закона № 248-ФЗ, в том числе и на предприятиях автотранспортного комплекса. Совместные усилия с другими ведомствами получит дополнительный эффект для формирования безопасных условий труда и отдыха. Особенно важно это и для предприятий осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, в связи с повышенной опасностью своей деятельности, так как автомобиль при своей эксплуатации уже является повышенным источником опасности, как для граждан, так и к объектам транспортной инфраструктуры. В пятых это передача полномочий в Федеральную службу по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор). Сотрудники госавтодорнадзора, в силу своей квалификации и функциональных обязанностей, не владеют достаточными навыками в проверке грузов категории продукты, животные и иные. Однако в рамках федерального законодательства имеют полномочия на проверку данных категорий товаров и услуг, однако в полной мере данная обязанность близка Россельхознадзору. С получением полномочий, Россельхознадзор сможет продвинуться в формировании безопасной окружающей среды, по средствам получения необходимых функций госавтодорнадзора. В шестых это передача полномочий Министерством и департаментам транспорта и дорог в субъектах и муниципальных образований. Опыт прямого взаимодействия со стороны сотрудников Министерств и департаментов с контролируемыми лицами стал особенно актуален в последние годы. Внедрение контролеров в общественном транспорте накладывает на данные ведомства дополнительные полномочия. Однако пока они ограничиваются взаимодействием с пассажирами. В свою очередь, если контролеры получают в свои функциональные обязанности проведения проверок автотранспорта, это повысит эффективность, так как многие разрешения, в том числе и конкурсы

маршрутов, проводят именно региональные власти, тем самым смогу контролировать деятельность напрямую.

По результатам исследования стоит выделить, что все три концепции развития госавтодорнадзора реальны для воплощения и пригодны для формирования будущей административной реформы, которая воплотится в ближайшее десятилетие. Это отмечают и эксперты в отрасли, также это признают и органы власти на федеральном уровне, которые отмечают что перераспределение полномочий, укрупнение и реформирование это будущая концепция развития органов власти страны, в том числе контрольно-надзорных.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) [Электронный ресурс]: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/ (дата обращения: 10.03.2024г).
2. О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 31.07.2020 N 248-ФЗ (последняя редакция) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_358750/ (дата обращения: 10.03.2024г).
3. О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 26.12.2008 N 294-ФЗ (ред. от 24.07.2023) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_83079/ (дата обращения: 10.03.2024г).
4. Старостенко А.Н. Государственный контроль и надзор: к вопросу об определении понятий // Правовая культура России: современное состояние и тенденции развития. Трибуна молодых. 2019. С. 372-376.
5. Кирьянов А.Ю. К вопросу о соотношении понятий «негосударственный контроль» и «государственный контроль» // Государственная власть и местного самоуправления. 2018. № 11. С.7-11.
6. Скачкова Г.С. Роль современного трудового права в реализации социально-трудовых прав граждан // Трудовое право в России и за рубежом. 2014. № 1. С. 16-18.
7. О прокуратуре Российской Федерации // Собрание законодательства РФ. 1995. № 47. Ст. 4472; Собрание законодательства РФ. 2020. № 6. Ст. 594.

[Электронный ресурс]: Федеральный закон от 17.01.1992 № 2202-1 (ред. от 06.02.2020) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_262/ (дата обращения: 10.03.2024г).

8. О некоторых вопросах государственного контроля и надзора в финансово-бюджетной сфере // Собрание законодательства РФ. 2016. № 6. Ст. 831; Собрание законодательства РФ. 2018. № 21. Ст. 2981. [Электронный ресурс]: Указ Президента Российской Федерации от 02.02.2016 № 41 (ред. от 15.05.2018) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_193262/ (дата обращения: 10.03.2024г).

9. О вопросах государственного контроля (надзора) и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации // Собрание законодательства РФ. 2013. № 24. Ст. 2999; Собрание законодательства РФ. 2019. № 44. Ст. 6209. [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 05.06.2013 № 476 (ред. от 26.10.2019) URL: <https://base.garant.ru/70394016/> (дата обращения: 10.03.2024г).

10. Положение о Службе безопасности дорожного движения Министерства автомобильного транспорта СССР. РСФСР, методический документ: РД-200-РСФСР-12-0071-86-03).

11. О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве (вместе с "Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве") [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 29.06.2021 N 1043 (ред. от 30.06.2023) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389272/ (дата обращения: 10.03.2024г).

12. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (последняя редакция) URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/_(дата обращения: 10.03.2024г).

13. О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами (вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами") (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 07.10.2020 N 1616 (ред. от 23.12.2021) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_364706/_(дата обращения: 10.03.2024г).

14. Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 10.03.2022 N 336 (ред. от 10.10.2023) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_411233/ (дата обращения: 10.03.2024г).

15. О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 17 августа 2016 г. N 806 (с изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/71473944/>_(дата обращения: 10.03.2024г).

16. Об особенностях осуществления в 2020 году государственного контроля (надзора), муниципального контроля и о внесении изменения в пункт 7 Правил подготовки органами государственного контроля (надзора) и органами муниципального контроля ежегодных планов проведения плановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. N 438 (с изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/73850816/>_(дата обращения: 10.03.2024г).

17. Об утверждении форм проверочных листов (списков контрольных вопросов), применяемых при осуществлении федерального государственного

транспортного надзора в области автомобильного транспорта [Электронный ресурс]: Приказ Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 13 сентября 2017 г. № ВБ-883фс URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71833840/> (дата обращения: 10.03.2024г).

18. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 19.10.2023) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 10.03.2024г).

19. Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 398 (с изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/187265/> (дата обращения: 10.03.2024г).

20. О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 29.12.2017 N 442-ФЗ (последняя редакция) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286788/ (дата обращения: 10.03.2024г).

21. Реформа ФССП 2019 года [Электронный ресурс]: URL: <https://www.cherlock.ru/articles/reforma-fssp-2018-goda2> (дата обращения: 10.03.2024г).

22. О службе в органах принудительного исполнения Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 02.07.2019) [Электронный ресурс]: Проект Федерального закона N 745075-7 URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=185271#09432809150117114> (дата обращения: 10.03.2024г).

23. О службе в органах принудительного исполнения Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 01.10.2019 N 328-

- ФЗ URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_334479/ (дата обращения: 10.03.2024г).
24. Совфед одобрил закон о новом статусе сотрудников службы судебных приставов // ТАСС. [Электронный ресурс]: URL: <https://tass.ru/obschestvo/6927437> (дата обращения: 10.03.2024г).
25. О государственной гражданской службе Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 27.07.2004 N 79-ФЗ (последняя редакция) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48601/ (дата обращения: 10.03.2024г).
26. В Госдуму внесли законопроект об изменении статуса службы в ФССП // РИА Новости. [Электронный ресурс]: URL: <https://ria.ru/20190702/1556144230.html> (дата обращения: 10.03.2024г).
27. Об утверждении Положения о военно-врачебной экспертизе [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 25 февраля 2003 г. N 123 URL: <https://base.garant.ru/4002232/> (дата обращения: 10.03.2024г).
28. Сколько штрафов в год мы платим ГИБДД и за какие нарушения: выжимка из исследования экспертов [Электронный ресурс]: URL: <https://vc.ru/transport/595021-skolko-shtrafov-v-god-my-platim-gibdd-i-za-kakie-narusheniya-vyzhimka-iz-issledovaniya-ekspertov> (дата обращения: 10.03.2024г).
29. Гаталов Е. Проблемы современной административно-государственной реформы в России // Власть. — 2009. — №3.
30. Официальный сайт по проведению административной реформы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ar.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2024г).
31. Халиков М.И. Система государственного и муниципального управления: учеб. пособие. — М.: Флинта, 2014. — 268 с.
32. Воронина И.А. О проблемах реализации административной реформы в России // Вестник ОГУ. — 2011. — №3.

33. Печерская Е.А. Проблемы реализации административной реформы в современной России.
34. «Послание Президента России Владимира Путина Федеральному Собранию РФ» // Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 25.04.2003 г. Российская газета, №86.
35. Гаман-Голутвина О.В. Меняющаяся роль государства в контексте реформ государственного управления: отечественный и зарубежный опыт // Полис. 2007. — №4. — 60 с.
36. Официальный сайт по проведению административной реформы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ar.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2024г).
37. Об утверждении требований к осуществлению государственного контроля (надзора) в сфере образования за деятельностью образовательных организаций, реализующих образовательные программы, содержащие сведения, составляющие государственную тайну (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 25 июля 2013 г. N 627 URL: <https://base.garant.ru/70422292/> (дата обращения: 10.03.2024г).
38. Развитие дорожного строительства в России [Электронный ресурс]: URL: https://studref.com/557744/tehnika/dorogi_rossii_xviii (дата обращения: 10.03.2024г).
39. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР [Электронный ресурс]: Постановление СНК СССР от 03.07.1936 N 1182 URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=31618#sNr5U5UgEsAplnT> (дата обращения: 10.03.2024г).
40. Положение о главной инспекции по безопасности судоходства Министерства Речного Флота РСФСР (НА ПРАВАХ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ) Утверждено Министром Речного флота РСФСР от 25 апреля

- 1984 г. [Электронный ресурс]: URL: <https://docs.cntd.ru/document/9010789> (дата обращения: 10.03.2024г).
41. Об утверждении Положения о контрольно-ревизорской службе Министерства автомобильного транспорта РСФСР [Электронный ресурс]: Постановление Совмина РСФСР от 03.04.1970 N 203 URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=43041#Cor6U5UtVKZ82aaJ> (дата обращения: 10.03.2024г).
42. О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 09.03.2004 N 314 (ред. от 27.03.2023) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_46892/ (дата обращения: 10.03.2024г).
43. Пресс-выпуск №1928 «ПОЛИЦИЯ И ОБЩЕСТВО: ОТНОШЕНИЕ, ДОВЕРИЕ, ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ» [Электронный ресурс]: URL: <https://web.archive.org/web/20130303063754/http://wciom.ru/index.php?id=459&uid=112346> (дата обращения: 10.03.2024г).
44. О полиции [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110165/ (дата обращения: 10.03.2024г).
45. Проект дорожной карты дальнейшего реформирования органов внутренних дел РФ [Электронный ресурс]: URL: <https://www.rg.ru/documents/2013/02/04/karta-mvd-site-dok.html> (дата обращения: 10.03.2024г).
46. Реформа МВД [Электронный ресурс]: URL: <https://tass.ru/info/2644901> (дата обращения: 10.03.2024г).
47. В МВД заявили о нехватке 100 тыс. человек [Электронный ресурс]: URL: <https://www.rbc.ru/politics/11/10/2023/65267c689a7947345a72f306> (дата обращения: 10.03.2024г).
48. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]: Указ

Президента РФ от 15 июня 1998 г. N 711 URL: <https://base.garant.ru/12111975/> (дата обращения: 10.03.2024г).

49. О дублировании функций контрольно-надзорных органов [Электронный ресурс]: URL: <https://ombudsmanyar.ru/press-center/vystuplenija-upolnomochennogo/o-dublirovanii-funkcij-kontrolno-nadzornyh-organov/> (дата обращения: 10.03.2024г).

50. Госавтоинспекция МВД России//Материал из Википедии — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]: URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Госавтоинспекция_МВД_России (дата обращения: 10.03.2024г).

51. Допуск водителей к перевозкам опасных грузов (ДОПОГ) [Электронный ресурс]: URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/mtuszfo/deyatelnost-podrazdeleniya/2207> (дата обращения: 10.03.2024г).

52. Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. N 265 URL: <https://base.garant.ru/74901454/> (дата обращения: 10.03.2024г).

53. Об утверждении Положения о Федеральной таможенной службе, внесении изменений в Положение о Министерстве финансов Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 23.04.2021 N 636 (ред. от 03.10.2023) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_382977/ (дата обращения: 10.03.2024г).

54. Вопросы Федеральной службы безопасности Российской Федерации [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 11 августа 2003 г. N 960 (с

изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/12132066/> (дата обращения: 10.03.2024г).

55. О федеральной службе безопасности [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 03.04.1995 N 40-ФЗ (последняя редакция) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6300/ (дата обращения: 10.03.2024г).

56. О внесении изменений в Положение о Федеральной службе по труду и занятости [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 19 июня 2012 г. N 611 (с изменениями и дополнениями) URL: <https://base.garant.ru/70192440/> (дата обращения: 10.03.2024г).

57. Об утверждении Положения о Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 N 327 (ред. от 14.09.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2024) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48372/ (дата обращения: 10.03.2024г).

58. Об утверждении положения о министерстве транспорта и автомобильных дорог Самарской области [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Самарской области от 20.06.2007 №89 URL: <https://www.samregion.ru/uncategorized/postanovlenie-pravitelstva-samarskoj-oblasti-ot-20-06-2007-89-ob-utverzhdanii-polozheniya-o-ministerstve-transporta-i-avtomobilnyh-dorog-samarskoj-oblasti/> (дата обращения: 10.03.2024г).

59. О Департаменте транспорта Администрации городского округа Самара [Электронный ресурс]: Об утверждении Положения решение от 17 сентября 2015 года N 682(с изменениями на 31 августа 2023 года), Дума городского округа Самара URL: <https://docs.cntd.ru/document/464022057> (дата обращения: 10.03.2024г).

60. Демография [Электронный ресурс]: Федеральная служба государственной статистики URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/12781#> (дата обращения: 10.03.2024г).

61. О службе в органах принудительного исполнения Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 01.10.2019 N 328-ФЗ (последняя редакция) URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_334479/ (дата обращения: 10.03.2024г).
62. Oleg V. Aleksandrov, Regulatory Guillotines: International Experience in Removing Barriers to Business and Investment, 1(17) Trade Pol'y 107, 108–9 (2019).
63. The Book of Complaints and Suggestions of Russian Business for 2014 is a Report of the Commissioner under the President of the Russian Federation for the Protection of the Rights of Entrepreneurs.
64. Official website of the Reform of Control and Supervision Activities (Sept. 10, 2022), available at <https://knd.ac.gov.ru/>.
65. The World Bank's Doing Business 2020 Report is the 17th edition in the World Bank Group's annual publication series, see World Bank, Doing Business 2020 (2020) (Sept. 10, 2022), available at <https://documents1.worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf>.
66. Information provided on the following websites: the portal of all central government inspectorates of the Netherlands [Gateway to all central government inspectorates of the Netherlands], English version (Sept. 10, 2022), available at <https://www.rijksinspecties.nl>, and the program website for Environmental Information Exchange PIM [Programma Informatie-uitwisseling Milieuhandhaving] (Sept. 10, 2022), available at <http://www.informatieuitwisselingmilieu.nl>.
67. Смирнов А.А. Совершенствование контрольно-надзорной деятельности на примере Федеральной службы по надзору в сфере транспорта//Журнал "Экономика и социум", выпуск № 03 (118) 2024 от 28.03.2024 года.

Приложения

Приложение А

Аналитический обзор нормативно-правовых актов на тему: «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности на примере Федеральной службы по надзору в сфере транспорта»

1. Конституция Российской Федерации. Официальное издание. 2009 год
2. Федеральный закон «О Правительстве РФ» от 17.12.1997 г. № 2-ФЗ
3. Федеральный закон от 31.07.2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 04.05.2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»;
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
6. Федеральный закон от 21.11.2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»;
7. Федеральный закон от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" - в отношении коммерческих перевозок»;
8. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
9. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
10. Федеральный закон от 30.12.2001 г. № 197-ФЗ «Трудовой кодекс»;
11. Постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. N 1043 "О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве".
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 07.10.2020 г. № 1616;
13. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения». Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
14. Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 г. № 1502 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий»;
15. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020г. № 1586 г. «Об

<p>утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;</p>
<p>16.Постановление Правительства Российской Федерации от 03.12.2020 г. № 1998 «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий»;</p>
<p>17.Постановление Правительства РФ от 22 декабря 2020 г. № 2216 "Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации";</p>
<p>18.Постановление Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. N 1527 "Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами";</p>
<p>19.Приказ Минтранса России от 16.10.2020 г. № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей»;</p>
<p>20.Приказ Минтранса России от 11.09.2020 г. № 368 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов»;</p>
<p>21.Приказ Минтранса РФ от 31.07.2020 г. № 282 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;</p>
<p>22.Приказ Минтранса РФ от 29.07.2020 г. № 264 «Об утверждении Порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;</p>

Приложение Б Структура Ространснадзора

