

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Юридический институт
Кафедра «Правоохранительная деятельность и национальная безопасность»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, д.ю.н., доцент
_____ С.В. Зуев
« ___ » _____ 2019 г.

Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.02. 2019. 517 ВКР

Руководитель работы,
доцент кафедры ПДиНБ, к.ю.н.
_____ В.А. Задорожная
« ___ » _____ 2019 г.

Автор работы,
студент группы Ю-517
_____ М.А Савинов
_____ 2019 г.

Нормоконтролер,
доцент кафедры ПДиНБ, к.ю.н.
_____ В.А. Задорожная
« ___ » _____ 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Савинов М.А.

Выпускная квалификационная работа
«Государственно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»:
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ), ЮИ-517,
67 с., библиогр. список - 64 наим.

Целью квалификационной работы является выявление наиболее эффективных правовых механизмов управления в сфере безопасности дорожного движения, и разработка предложений по совершенствованию законодательства в этой сфере.

Объектом исследования выступают отношения, складывающиеся в сфере государственно-правового обеспечения безопасности дорожного движения.

Предметом дипломной работы выступают законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения Российской Федерации.

Задачи выпускного исследования проанализировать правовые и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации; рассмотреть систему административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации; раскрыть роль Государственной инспекции безопасности дорожного движения в обеспечении безопасности дорожного движения; разработать предложения по совершенствованию государственно-правовых механизмов обеспечения безопасности дорожного движения, а также осуществления органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения; оценить преимущества и недостатки обеспечения безопасности дорожного движения техническими средствами фото-, видефиксации на примере Челябинской области.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ГЛАВА ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВАЯ СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ	
1.1 Правовые и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения.....	11
1.2 Система административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.....	15
1.3 Роль Государственной инспекции безопасности дорожного движения в обеспечении безопасности дорожного движения.....	20
2 ГЛАВА АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
2.1 Совершенствование государственно-правовых механизмов обеспечения безопасности дорожного движения.....	25
2.2 Совершенствование осуществления органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения.....	33
2.3 Обеспечение безопасности дорожного движения техническими средствами фото-, видеофиксации на примере Челябинской области.....	40
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	55
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	60

ВВЕДЕНИЕ

Выпускная квалификационная работа является актуальной, это обуславливается дорожной ситуацией в нашей стране, так как сфера обеспечения безопасности дорожного движения недостаточно развита, как у граждан, так и у большей части лиц, представляющих власть проявляется низкая правовая культура участников дорожного движения, в результате этого повышается риск случаев нарушения ими правовых норм, которые регламентируют правила дорожного движения, в результате не знания законодательства происходят дорожно-транспортные происшествия, рост травматизма на дорогах Российской Федерации. Из вышеизложенного можно заключить, что в нашей стране уровень безопасности дорожного движения низкий.

Регулярно публикуются статистические данные свидетельствующие о тяжелых последствиях ДТП, а также в них отражаются тенденции к улучшению или же ухудшению безопасности дорожного движения. «Каждые сутки на дорогах России погибают более 80 и получают ранения около 470 человек. Из общего числа смертельно травмированных 70 % составляют лица в возрасте от 16 до 40 лет, около 18 % пострадавших становятся инвалидами»¹.

Чтобы ситуация на дорогах нашей страны улучшилась необходимо совершенствовать дорожную инфраструктуру, проводить мероприятия по повышению уровня правосознания населения, кроме того активно вести работы в сфере пропаганды безопасности дорожного движения. Стоит сказать, что без административных методов контроля за обеспечением безопасности дорожного движения также не обойтись, в России органом осуществляющим административный контроль является Государственная инспекция безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД). Конечно контроль со стороны ГИБДД не может влиять на поведение участников

¹ Статистические данные // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 28.02.2019).

дорожного движения, но его стоит признать действенным методом предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Дорожно-транспортные происшествия приводят к гибели людей, а также наносят сильнейший вред здоровью человека, а также значительным потерям размер которых превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий и составляет ориентировочно 3% валового внутреннего продукта России, что само по себе представляет серьезную угрозу национальной безопасности Российской Федерации.

Стоит отметить, что такое происходит не только в нашей стране, но и за рубежом. В большей части развитых стран дорожно-транспортный травматизм является основной причиной смертности среди молодежи в возрасте 15-29 лет, согласно прогнозам к 2030 г. дорожно-транспортные происшествия могут стать одной из ведущих причин смертности в мире¹.

Движение на дорогах является процессом управляемым, правовое регулирование, является одним из ключевых моментов в обеспечении безопасности дорожного движения. Результатом такого управления во многом является своевременное выявление причин негативных явлений в данной сфере, и от того насколько будет адекватна оценка эффективности правовых и организационных способов их устранения, от того будет определяться насколько содержание правовых норм отвечает потребностям общественных отношений.

Нормативным документом, определяющим основные направления государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также устанавливающим требования к обеспечению безопасности дорожного движения является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г. № 196-ФЗ

В некоторых государственных документах, а также в выступлениях руководителей нашей страны указывается на проблемы в сфере безопасности

¹ Дорожно-транспортный травматизм // [Электронный ресурс]. – URL: www.proautopravo.ru (дата обращения 22.02.2019).

дорожного движения и качественного правового регулирования в этой сфере. Так, «Президент Российской Федерации в посланиях Федеральному Собранию неоднократно обращался к указанной проблеме и к определению задач по преодолению негативных тенденций в рассматриваемой сфере. В одном из своих выступлений В.В. Путин отмечал, что повышение безопасности дорожного движения – самостоятельное направление государственной политики, которое требует наличия механизмов управления и взаимодействия с распределением зон ответственности как по уровням власти, так и по ведомствам. При этом законодательная база дорожно-транспортной деятельности требует укрепления, а существующие в ней пробелы – восполнения»¹.

На основании сказанного потребность в повышении эффективности работы по совершенствованию безопасности дорожного движения в России очень высока. Представляется, что правовое и организационное исследование государственно-правового обеспечения безопасности дорожного движения можно рассматривать как актуальная, представляющее теоретическое и научно-практическое значение проблема.

Несмотря на существование отдельных государственно-правовых аспектов обеспечения безопасности дорожного движения, которые имеются в работах, как российских, так и зарубежных ученых, но как самостоятельная проблема вопросы государственного обеспечения безопасности дорожного движения на сегодняшний день достаточно неизучены.

Некоторые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения отражены в работах, посвященных как истории органов внутренних дел в общем, так и Государственной инспекции безопасности дорожного движения в частности. Среди них значительный интерес представляют труды Бабкова В.Ф., Полякова А.А., Кормилицына А.М., Низамов В.Т., Питеркина И.В.,

¹ Выступление В.В. Путина. О безопасности дорожного движения // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.archive.kremlin.ru> (дата обращения 28.02.2019).

Лукьянов В.В., Афанасьев М.Б., Майоров В.И., Дмитриев С.Н., и ряда других.

Несмотря на значительный вклад в изучение различных проблем организации и обеспечения безопасности дорожного движения в России, недостаточность разработанности теоретических, историко-правовых аспектов и организационных проблем обеспечения безопасности дорожного движения, а также закономерностей и тенденций в данной сфере очевидна.

Но стоит отметить, что на сегодняшний день накоплен большой опыт обеспечения безопасности дорожного движения на различных исторических и социально-экономических этапах развития нашей страны, который требует глубокого осмысления для выработки новых подходов теоретического и практического плана к вопросам правового регулирования дорожного движения и эффективного обеспечения его безопасности в системе сложившихся в Российской Федерации общественных отношений.

Объектом дипломной работы выступают отношения, складывающиеся в сфере государственно-правового обеспечения безопасности дорожного движения.

Предметом дипломной работы выступают административное законодательство регулирующее сферу безопасности дорожного движения.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в выявлении наиболее эффективных механизмов управления безопасностью дорожного движения, и разработка предложений по совершенствованию законодательства в этой сфере.

Задачами выпускной квалификационной работы выступают следующие:

1. Рассмотреть правовые и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации;
2. Проанализировать систему административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации;

3. Дать характеристику роли Государственной инспекции безопасности дорожного движения;

4. Разработать предложения по совершенствованию государственных механизмов обеспечения безопасности дорожного движения, а также осуществления органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения;

5. Оценить преимущества и недостатки обеспечения безопасности дорожного движения техническими средствами фото-, видефиксации на примере Челябинской области.

Новизна исследования заключается в изучении дорожного движения как потенциально опасного социального процесса, содержащего конфликт интересов его участников.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы: анализа, синтеза, сравнительно-правового метода, дедукции.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка.

1 ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВАЯ СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

1.1 Правовые и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения

Обилие на дорогах транспорта, его использование требуют постоянного контроля. Ведь автомобили не только вносят в жизнь удобства, но и могут стать причиной травм, гибели людей, нанесения материального ущерба, чтобы этого не происходило, создана система обеспечивающая безопасность на дороге.

Государственное обеспечение безопасности дорожного движения заключается в формировании специальных условий, которые будут соблюдаться всеми участниками дорожного движения, задействованными в процессе передвижения, в целях уменьшения отрицательных последствий дорожного движения, что достигается путем выработки и правового закрепления различных форм принуждения, убеждения и иных мер стимулирования к правомерному поведению на дорогах¹.

Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения заключается, в целенаправленной деятельности соответствующих федеральных, региональных и муниципальных органов власти, направленной на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, причин их возникновения и снижение тяжести их последствий, а также в создании и реализации оптимальной модели правового регулирования общественных отношений в области дорожного движения».

Правовую основу обеспечения безопасности дорожного движения составляют следующие законодательные акты:

1. Конституция РФ;

¹ Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России // Современное право. – 2015. – № 7. – С. 34.

2. ФЗ «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10.12.1995г.;
3. Кодекс об административных правонарушениях РФ № 195-ФЗ от 30.12.2001г.;
4. Постановление Совета Министров – Правительство РФ «О правилах дорожного движения» № 1090 от 23.10.1993г.;
5. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018-2024годы» № 1-р от 08.01.2018г.

Согласно ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения – это состояние отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

«Целью государственной безопасности дорожного движения выступает, сохранение жизни и здоровья его участников, их имущества, защита прав водителей и пешеходов»¹.

Та же статья 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» под обеспечением безопасности дорожного движения понимает деятельность направленную на предупреждение причин возникновения «обеспечение безопасности дорожного движения» означает комплекс мер, способствующих профилактике дорожно-транспортных происшествий, уменьшению тяжести их последствий.

Обеспечение безопасности в сфере дорожного движения, на наш взгляд, необходимо рассматривать в контексте двух компонентов, а именно, непосредственно безопасность дорожного движения и правовая основа данной группы общественных отношений. Проблема безопасности дорожного движения в общем контексте приобрела особую остроту в последние годы и привлекает пристальное внимание как высшего руководства страны, так и общества в целом. Социально-экономическое и

¹ Елифанов Ю.А. Правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в России на современном этапе // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 2. – С. 47.

политическое развитие нашей страны ставит новые задачи в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Для исправления сложившейся на сегодняшний день ситуации в области дорожного движения, в целях неотвратимости административных наказаний за злостные и систематические нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД), результатом которых является гибель людей, требуется принятие решительных, даже радикальных, законодательных мер.

Хотелось бы отметить, что такие инициативы, как установление ответственности за систематическое нарушение ПДД, а также за опасное вождение, безусловно, будут способствовать укреплению порядка на дорогах.

Постановление Правительства от 30.05.2016 г. № 477 вводит в Правила дорожного движения понятие «опасное вождение», однако до настоящего момента административная ответственность за данное нарушение так и не предусмотрена. С учетом того, что агрессивное вождение во многих случаях является причиной дорожных происшествий, травмирования и гибели людей, причем как владельцев автотранспорта, так и случайных пешеходов, необходимо максимально ужесточить санкцию данной статьи, в том числе с применением такой меры обеспечения, как лишение права управления.

Считаем целесообразным, также введение административной ответственности за систематические нарушения Правил дорожного движения, установив предельный балл и соответствующие баллы для отдельных видов правонарушений в области дорожного движения исходя из характера причиняемого вреда и степени тяжести последствий.

Предлагаемые изменения позволят сотрудникам полиции, осуществляющим государственные функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного, реализовать в полной мере принцип неотвратимости административных наказаний, а также минимизировать

риски создания аварийных ситуаций на дорогах и, как следствие, избежать дорожно-транспортного травматизма.

«Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни и здоровья граждан, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны»¹. Данный факт нашел отражение и в распоряжении Правительства Российской Федерации от 08.01.2018г. № 1-р, которым утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы.

Стратегия разработана по поручению Президента РФ, составляет базу государственной политики по повышению безопасности на дорогах страны на указанный период. Данной Стратегией предусмотрена реализация комплекса мероприятий по шести ключевым направлениям. Речь идет «о формировании культуры поведения участников дорожного движения и повышении уровня правосознания. Особое внимание в ней уделено защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения – детей и пешеходов, а также развитию системы оказания помощи пострадавшим».

Необходимость принятия Стратегии подкрепляется аналитически обоснованными выводами о том, что «прогнозные значения основных показателей аварийности могут иметь тенденцию к росту, если не будет разработан и реализован системный комплекс мер, направленный на предотвращение негативных трендов»².

Стратегией ставятся задачи по организации качественной работы в сфере повышения безопасности дорожного движения. Так, с 2018 по 2020 годы направлены на наращивание потенциала в рамках выполнения

¹ Епифанов Ю.А. Правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в России на современном этапе // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 2. – С. 49.

² Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения // Правоведение. – 2018. – № 1. – С. 27.

мероприятий федеральной программы. Начиная 2021 по 2024 годы должны быть реализованы меры, непосредственно оказывающие воздействие на безопасность дорожного движения.

Считаем, что издание Стратегии будет способствовать снижению дорожно-транспортного травматизма. Проблема обеспечения безопасности на дорогах России находится в центре внимания властей и общества в целом, из года в год принимаются различные нормативные акты по повышению, улучшению дорожной ситуации, но всё же сложившаяся ситуация требует пристального внимания и постоянной работы над ее улучшением.

Деятельность по нормативному закреплению, как уже отмечалось требует особого внимания. Она представляет собой комплекс мероприятий, направленных на формирование эффективной работы по уменьшению дорожного травматизма. Также отметим, что постоянно должно происходить взаимодействие на всех уровнях, между различными ведомствами, должно происходить слаженная работа и взаимодействие как на федеральном, так и на муниципальном уровнях по уменьшению ущерба, который наносится обществу в результате последствий дорожных происшествий.

1.2 Система административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации

У населения и государства есть потребность в безопасности дорожной сети, так как безопасность на дорогах отражает психологическое состояние граждан, является составной частью внутренней безопасности нашей страны.

Как уже отмечалось ст. 2 Закона «О безопасности дорожного движения» отражает определение «обеспечения безопасности дорожного движения». Исходя из определения, указанного в Законе о безопасности, прежде всего говорится о том, что это «управленческая деятельности, которая создает условия для реализации интересов участников дорожного движения».

Раскроем сущность «обеспечения безопасности дорожного движения» путем сравнения таких понятий как «обеспечение» и «управление». Так, «обеспечить (что-либо) – сделать вполне возможным, реальным, выполнимым»¹. «Управлять – руководить, направлять деятельность»².

Исходя из вышесказанного, отметим, что есть необходимость управлять, чтобы обеспечить баланс угроз и интересов, другими словами безопасности. Важным элементом в механизме обеспечения безопасности дорожного движения является управление. Цель управления в интересующей нас теме достигается путем административно-правового воздействия³.

Под административно-правовым обеспечением безопасности дорожного движения следует понимать оптимальное сочетание правотворчества и правоприменения, гарантирующее участникам дорожного движения защищенность интересов и стабильность реализации своих прав в процессе удовлетворения транспортной потребности.

«Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения реализуется, прежде всего, в рамках государственно-управленческой деятельности. Важно заметить, что не следует отождествлять систему государственных органов, выступающих субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, с государственной системой обеспечения безопасности дорожного движения»⁴.

Государственная система безопасности дорожного движения состоит из сил и средств ее обеспечивающих. К силам обеспечения относятся Министерство внутренних дел Российской Федерации, иные органы государственной власти, органы местного самоуправления, которые

¹ Значение управлять. Словарь Ушаков // [Электронный ресурс]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ushakov/889922> (дата обращения 04.03.2019г.).

² Значение управлять. Словарь Ефремовой // [Электронный ресурс]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/efremova/259289/Управлять> (дата обращения 04.03.2019г.).

³ Сидоряк Н.В. Система административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в РФ // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2015. – № 6. – С. 99.

⁴ Там же. – С. 100.

принимают участие в обеспечении безопасности дорожного движения на основании законодательства Российской Федерации.

К средствам обеспечения относятся различные технологии, технические, программные, правовые, средства, включающие телекоммуникационные каналы, которые используются в системе обеспечения безопасности дорожного движения с целью сбора, обработки, передачи информации о состоянии безопасности дорожного движения и мерах по ее укреплению¹.

Говоря об административно-публичной природе безопасности дорожного движения, можно смело говорить о системе интересов государства, общества и непосредственно отдельно взятой личности при обеспечении безопасности дорожного движения.

Различают участников общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, заинтересованных в безопасности, а также участников деятельность которых так или иначе связана с обеспечением безопасности².

Отметим, что изначально служба безопасности дорожного движения относилась к правоохранительной системе страны. В 1936г. была создана ГАИ³.

На сегодняшний день функция обеспечения безопасности дорожного движения реализуется различными управленческими органами. Конкретику по субъектам вносит Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», государственными заказчиками которой выступают: «Министерство внутренних дел Российской Федерации; Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных

¹ Решетов Е.М. Безопасность дорожного движения: курс лекций. – М., 2015. – С. 97.

² Беляев К.Ю. Цели и задачи государственного регулирования в области дорожного движения и обеспечения его безопасности на современном этапе // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 62.

³ Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография. – М., 2014. – С.119.

бедствий (МЧС); Федеральное агентство по здравоохранению и социальному развитию; Федеральное агентство по образованию; Федеральное дорожное агентство».

Федеральным органом исполнительной власти по реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является Министерство внутренних дел Российской Федерации.

«Сущность и содержание данной формы деятельности МВД РФ до сих пор не нашли в законодательстве своего отражения. Что же касается Министерства транспорта России, функция обеспечения безопасности дорожного движения не получила в законодательстве отражения в качестве основной. Тем не менее, рассматриваемая сфера общественных отношений неизменно попадает в поле нормотворческой деятельности данного Министерства»¹.

Стоит отметить, что Министерство здравоохранения также следует относить к органу, обеспечивающему безопасность. Однако среди многих, кто разделяет ответственность за дорожную безопасность, сектору здравоохранения традиционно принадлежит лидирующая роль в надзоре за травматизмом и в мероприятиях на стадии после аварии. Система организации медицинского обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает комплекс мероприятий, включающих как медицинскую профилактику дорожно-транспортных происшествий, так и медицинскую помощь в случае возникновения ДТП»².

Министерство образования и науки РФ смело можно считать субъектом обеспечения безопасности дорожного движения. Одним из ключевых направлений деятельности Министерства образования и науки РФ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступает научное

¹ Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. – 2018. – № 7. – С. 36.

² Там же. – С. 38.

совершенствование ведомственной нормативной правовой базы, способствующей обеспечению безопасности дорожного движения.

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» «органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов РФ в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения».

Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения органами местного самоуправления на сегодняшний день не решен, хотя мы считаем, что одним из приоритетных направлений деятельности органов местного самоуправления должна стать работа над обеспечением безопасности дорожного движения в субъектах, муниципальных образованиях, снижение количества дорожно-транспортных происшествий. Федеральным законом от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» установлен перечень вопросов местного значения. Анализ их содержания позволяет определить «основные направления деятельности, реализация которых прямо или косвенно связана с обеспечением безопасности дорожного движения: охрана общественного порядка; содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения; создание условий для предоставления транспортных услуг населению – организация транспортного обслуживания населения в границах поселения».

Общественные объединения также следует отнести к субъектам обеспечивающим безопасность дорожного движения

Статья 8 Закона о безопасности дорожного движения отмечает, что общественные объединения вправе вносить свои предложения по совершенствованию мероприятий, правил, стандартов, и других

нормативных документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, проводить мероприятия по профилактике аварийности».

На территории Российской Федерации имеются некоммерческие объединения, уставной целью которых является осуществление мер по предупреждению дорожного травматизма, например, «Российский союз автостраховщиков (РСА), Общероссийское общественное движение «Движение автомобилистов России» и др.»¹.

В завершении рассматриваемого вопроса отметим, что система обеспечения безопасности дорожного движения на сегодня не структурирована, отсутствует четкое закрепление конкретных функций за определенным органом управления, полномочия и ответственность по конкретным направлениям деятельности в рассматриваемой сфере.

Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляются различными субъектами управления. Эффективной работе по повышению безопасности дорожного движения, будет способствовать повышение взаимодействия органов исполнительной власти и гражданского общества, а также повышение прозрачности органов исполнительной власти занимающихся обеспечением безопасности дорожного движения.

1.3 Роль Государственной инспекции безопасности дорожного движения в обеспечении безопасности дорожного движения

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД РФ) является органом непосредственно организующим дорожное движение и регулирует порядок на дорогах страны.

ГИБДД РФ осуществляет «специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного

¹ Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2018. – № 2. – С. 67.

движения. Многообразие и большая трудоёмкость задач ГИБДД, установленных Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, приводят к необходимости создания в её составе функционально самостоятельных подразделений: автотехнической инспекции, регистрационно-экзаменационной работы, организации дорожного движения, дорожной инспекции, пропаганды, информационного обеспечения, дорожно-патрульной службы и др.»¹.

Важнейшие службы ГИБДД имеют следующие основные задачи:

«- ГИБДД выполняет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения;

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

ГИБДД выполняет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения. ГИБДД обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными

¹ Кочеткова Н.Д. К вопросу об административно-правовом статусе органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения в РФ // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. – 2018. – № 2. – С. 87.

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

«Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГУОБДД МВД России) является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации обеспечивающим и осуществляющим в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения безопасности дорожного движения»¹.

ГУОБДД МВД России является федеральным органом управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и возглавляет систему Госавтоинспекции.

Основными задачами «ГУОБДД МВД России являются:

1. Подготовка предложений по формированию основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
2. Совершенствование нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения;
3. Совершенствование государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;

¹ Структура управления МВД РФ // [Электронный ресурс]. – URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/ (дата обращения 08.03.2019).

4. Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

5. Организационно-методическое обеспечение деятельности органов управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации, а также иных подразделений и учреждений, входящих в систему Госавтоинспекции»¹.

ГУОБДД МВД России участвует в разработке основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения. ГУОБДД МВД России, его руководитель и заместители представляют МВД Российской Федерации во взаимоотношениях с Правительством и органами власти всех уровней, а также интересы Российской Федерации в международных организациях и во взаимоотношениях с иностранными государствами.

«Руководитель ГУОБДД МВД России является главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации. ГУОБДД МВД России контролирует соблюдение законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения всеми органами власти, организациями и должностными лицами Российской Федерации». ГУОБДД МВД России, как федеральный орган управления Госавтоинспекции, осуществляет руководство деятельностью Управлений (отделов) ГИБДД по субъектам Российской Федерации.

Таким образом, стоит отметить, что инспекция безопасности дорожного движения играет важную роль в области обеспечения безопасности дорожного движения. Основная часть обязанностей по

¹ Структура управления МВД РФ // [Электронный ресурс]. – URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/Glavnie_upravljenija/ (дата обращения 08.03.2019).

регулированию безопасности дорожного движения возложена на дорожно-патрульную службу ГИБДД МВД России.

Инспекция безопасности дорожного движения занимает важное место в системе правоохранительных органов Российской Федерации. Специфика объекта управления инспекции обуславливают существование особого статуса инспекции как правоохранительной структуры в установленной сфере деятельности.

Таким образом, инспекция безопасности дорожного движения выполняет функции непосредственно касающиеся сферы обеспечения безопасности дорожного движения.

Сотрудники ДПС ГИБДД выполняют центральную роль в предупреждении ДТП. Предупредительная деятельность на сегодняшний день является одной из актуальнейших ветвей обеспечения безопасности дорожного движения. Высокие темпы автомобилизации ухудшают обеспечение безопасности дорожного движения. Безусловно, транспорт в жизни современного общества имеет огромное значение. Автомобиль перестал быть доступным ограниченному числу людей, и число обладателей транспортных средств ежедневно увеличивается. Следовательно, и необходимость предупреждения дорожно-транспортных происшествий возрастает с каждым днем.

2 АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1 Совершенствование государственно-правовых механизмов обеспечения безопасности дорожного движения

Дорожное движение в Российской Федерации является системой взаимного влияния людей, транспортных средств и элементов дорожной инфраструктуры, в которой важнейшая роль принадлежит поведению человека. Без четкого правового регулирования сферы безопасности дорожного движения, связанной с массовой эксплуатацией источников повышенной опасности, без системы разрешений и запретов невозможно создать условия для осуществления эффективного и безопасного функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры.

В настоящее время в России существует большое количество законов и подзаконных актов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, при этом происходящие постоянно изменения в правовой и управленческой сферах требуют регулярного внесения изменений в нормативные правовые акты¹. В итоге на сегодня сложилась ситуация, при которой очень сложно, а зачастую практически невозможно достичь верного решения не нарушая какой-то из нормативных документов.

Кроме того, отрицательное влияние такой правовой перегрузки приводит к путанице, а зачастую к противоречивости правовых актов, что создает благоприятную почву для правонарушений участниками дорожного движения, а также должностных лиц обеспечивающих безопасность.

Существует и пробелы в законодательстве их можно найти в документах, которые определяют порядок дорожного движения и предусматривают административную ответственность за нарушения этого порядка.

¹ Карагодин А.В. Правовой анализ отдельных типовых ситуаций, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. – Белгород., 2015. – С. 80.

Рассмотрим пример, так в КоАП РФ содержится такое правонарушение, как «Превышение установленной скорости движения», но такое понятие отсутствует в Правилах дорожного движения, в них лишь говорится о скорости «не превышающей установленной скорости движения». Указанные оценочные термины, определения влекут неоднозначное толкование норм поведения в результате сложно определять степени ответственности за их нарушение.

Не указание в нормативных правовых актах однозначных толкований предписаний усложняет действия участников движения, а также оценку соответствия поведения установленным правилам. Так п. 9.10 ПДД РФ гласит: «Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения».

Но вот, например, в законодательстве ФРГ «безопасной дистанцией признается расстояние между транспортными средствами, выраженное в метрах, равное половине численного значения скорости автомобиля»¹. Такая конкретизация позволяет не только исключить субъективизм в оценке действий водителей транспортных средств, но и дает возможность более широкого применения приборов фиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

Не менее противоречивы и нормативно-правовые акты, регламентирующие организационно-правовые вопросы контрольно-надзорной деятельности обеспечения безопасности дорожного движения, громоздкость и противоречивость этой нормативно-правовой базы затрудняют ее практическое применение. Например, «только прямые обязанности сотрудников дорожно-патрульной службы с различной степенью полноты отражаются в Положении о ГИБДД МВД России,

¹ Ряпухина И.А. проблемы правового регулирования безопасности дорожного движения // Безопасность на транспорте. – 2016. – № 4. – С. 75.

Административном регламенте МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения и многих других нормативных документах, в тексте которых порой имеют место расхождения в формулировках одних и тех же принципиально важных положений»¹.

Стоит отметить, что правовая основа обеспечения безопасности дорожного движения включает акты различной юридической силы: «международные договоры, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, ведомственные и межведомственные нормативные правовые акты».

Такой значительный массив источников обусловлен сложностью и многогранностью общественных отношений, складывающихся в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Поручения Президента Российской Федерации способствовали значительной активизации мероприятий по совершенствованию действующей системы нормативного правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Также, Правительством Российской Федерации утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

Значительное внимание уделяется ответственности граждан за нарушения правовых норм, регулирующих указанную сферу отношений. Соответственно, ряд существенных изменений внесены в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, которые направлены на совершенствование системы контроля за соблюдением водителями правил дорожного движения, механизма исполнения административных наказаний,

¹ Ряпухина И.А. проблемы правового регулирования безопасности дорожного движения // Безопасность на транспорте. – 2016. – № 4. – С. 77.

установление новых составов правонарушений, устранение внутренних противоречий и дублирования норм.

«Особое место в поправках к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях занимают нормы, касающиеся усиления ответственности за ряд наиболее опасных нарушений правил дорожного движения»¹. Ужесточены санкции, применяемые в отношении водителей, управляющих транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Для этой категории правонарушителей введено наказание в виде штрафа в размере 30 тысяч рублей с одновременным лишением специального права. Совершение дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадали люди, стало являться основанием для направления водителя на медицинское освидетельствование. До одного года увеличен срок давности привлечения к ответственности за управление транспортными средствами водителями в состоянии опьянения. Повторное управление транспортным средством в нетрезвом виде или отказ от медицинского освидетельствования стали основанием для уголовного преследования.

С целью совершенствования процедуры доказывания в административном процессе регламентированы отдельные процедуры, связанные «с применением мер обеспечительного характера, в частности, это касается правил проведения освидетельствования на состояние алкогольного и наркотического опьянения должностными лицами Госавтоинспекции и медицинскими учреждениями, расширены юридические основания для задержания транспортного средства»².

Усилена ответственность водителей за превышение скорости, а также проезд на красный сигнал светофора, выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения. Введена отдельная санкция в виде штрафа в размере трех тысяч рублей за перевозку

¹ Дудин Г.Е. Роль и место ведомственного контроля в системе управления в органах внутренних дел // Вестник Московского университета. – 2016. – № 2. – С. 43.

² Там же. – С. 45.

детей без специального удерживающего устройства, также за нарушение правил государственной регистрации транспортных средств.

Совершенствуется система взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения. С 1 января 2016 года гражданам предоставлена возможность уплаты административного штрафа в размере половины суммы наложенного штрафа, если уплата производится в течение 20 дней со дня вынесения постановления о привлечении к административной ответственности. При этом норма не распространяется на целый ряд «грубых» нарушений правил дорожного движения. Так, например, «административной ответственности в полном объеме будут подвергнуты водители, управлявшие автомобилем в состоянии опьянения либо отказавшиеся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения»¹.

В части порядка допуска водителей транспортных средств к участию в дорожном движении усовершенствованы и сами Правила дорожного движения. Например, «из них исключена норма, обязывающая водителя механического транспортного средства иметь при себе и по требованию сотрудников полиции представлять для проверки документ, подтверждающий право владения (доверенность)».

«Уточнено понятие «пешеходный переход», введен запрет на обгон на нерегулируемом пешеходном переходе вне зависимости от наличия на нём пешеходов, конкретизированы действия водителей при проезде нерегулируемых пешеходных переходов, а также в целях повышения видимости пешеходов в тёмное время суток, с 1 июля 2015 года устанавливается требование об обязательном применении пешеходами световозвращающих элементов при движении по проезжей части вне населённых пунктов в указанный период времени. Соответственно внесены

¹ Абрамова Е.А. Совершенствование правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Автомобильный транспорт. – 2016. – № 1. – С. 31.

изменения в государственные стандарты, регламентирующие требования к обустройству пешеходных переходов, делающие их более безопасными».

Изменения коснулись и системы подготовки водителей транспортных средств. Например, запрещен допуск к экзаменам на право управления лиц, не прошедших обучение в автошколе (самоподготовка). Введены новые категории и подкатегории транспортных средств, в том числе категория «М» (мопеды, скутеры). Последнее позволило регламентировать участие в дорожном движении транспортных средств с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания менее 50 кубических сантиметров или электрических двигателей менее 4 кВт.

В порядок обмена водительских удостоверений, введены дополнительные формы экзаменов, приняты примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств, устанавливающие, в том числе требования к условиям их реализации и кадровому составу автошкол.

Правила возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами претерпели изменения, в части возврата водительского удостоверения по истечении срока лишения права управления. Оно будет осуществляться только после проведения проверки знания Правил дорожного движения, которая будет осуществляться путем сдачи теоретического экзамена в подразделении Госавтоинспекции. Кроме того, «если лицо было лишено права управления транспортными средствами за управление в состоянии опьянения, за отказ от медицинского освидетельствования либо за совершение ДТП в состоянии опьянения, возврат водительского удостоверения ему будет осуществляться только после представления им нового медицинского заключения об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами»¹.

¹ Денисов Р.В. Проблемы правового регулирования безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – № 7. – С. 76.

В соответствии с изменениями в законодательстве, а также в целях восполнения существующих пробелов усовершенствованы многочисленные ведомственные (межведомственные) акты, посвященные регламентации различных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Исходя из вышесказанного, считаем необходимым предложить меры по совершенствованию данной деятельности:

1. Сгруппировать законодательство в сфере обеспечения дорожного движения, технического регулирования и транспортной безопасности;
2. Формированию эффективной системы пресечения и предупреждения правонарушений в области дорожного движения;
3. Развитию института производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, выявленных с помощью специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме.

Кроме того, дальнейшее развитие дорожно-патрульной службы должно основываться на усовершенствованной нормативно-правовой базе, которая бы четко определяла:

1. Место и роль МВД России в системе обеспечения безопасности дорожного движения, где главенствующее положение занимает ГИБДД, в частности дорожно-патрульная служба.

Считаем, что только конкретное распределение компетенции всех частей государственной системы управления в сфере дорожного движения может определить основные направления их деятельности и позволит выявить истинные показатели оценки эффективности их функционирования.

2. Функции и задачи, отнесенные к компетенции ДПС ГИБДД.

В настоящее время практически во всех нормативных правовых актах, регламентирующих деятельность дорожно-патрульной службы, перечисление задач, решаемых службой, значится как «основные задачи (требования, положения и т.п.)». Такая формулировка предполагает

возможность неограниченно расширять круг этих задач. Причем ранее возложенные на службу задачи не отменяются.

Таким образом, правовая база должна четко определять круг прав и обязанностей, возложенных на ДПС и привести исчерпывающий перечень задач, решаемых службой. Это позволит сконцентрировать усилия сотрудников и достичь желаемых результатов эффективности их деятельности определить критерии, по которым можно реально оценивать деятельность строевых подразделений ДПС.

3. Порядок осуществления дорожно-патрульной службой административно-юрисдикционной деятельности.

Именно в сфере применения норм административного законодательства возникают ситуации, которые вызывают негативные эмоции у граждан во взаимоотношениях с сотрудниками ДПС с участниками дорожного движения. От того, насколько эти отношения урегулированы, в итоге зависит формирование условий взаимопонимания субъектов правоотношений

Считаем, что нужно права сотрудников ДПС по выявлению и пресечению правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, привести в соответствии с их компетенцией по оформлению правонарушений и применению ими мер административного наказания. Создание данного условия позволит привести деятельность данной службы к единообразию, и повысит уровень соблюдения сотрудниками законности.

Права и обязанности сотрудников дорожно-патрульной службы регулируется множеством нормативных актов носящихся различную юридическую силу их чрезмерное, несогласованное распространение ведет к серьезным, затрудняющим их понимание и практическое применение проблемам.

В завершении скажем, что нормативную базу необходимо систематизировать, исключить повторение одних и тех же положений в различных документах.

2.2 Совершенствование осуществления органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения органами внутренних дел не сводится только к регулированию дорожного движения, разрешению дорожно-транспортных происшествий, выдаче водительских удостоверений. К данной деятельности также относится и превентивная функция – пропаганда безопасности дорожного движения. Целью такой пропаганды «является снижение уровня смертности на дорогах, защищенности граждан и повышение правовой культуры населения»¹.

Достичь указанную цель можно при помощи, решения некоторых задач:

1. Необходимо повысить культуру поведения участников дорожного движения;
2. С помощью СМИ и других средств формировать среди населения положительный образ сотрудника ГИБДД;
3. Необходимо проводить мероприятия, связанные со снижением детского травматизма, обучать детей безопасному поведению на улично-дорожной сети;
4. Через СМИ, интернет-ресурсы распространять информацию о профилактике травматизма, активно взаимодействовать с общественными объединениями, школами, детскими садами и т.д.;
5. Совершенствование имеющегося опыта, и приобретение нового в сфере пропаганды безопасности дорожного движения.

Пропаганда БДД направлена прежде всего на всё общество, а также на отдельные социальные группы, инвалиды, их объединения»². В этом отношении важна комплексность воздействия, то есть охват как можно более широкого круга участников. Пропагандистская работа не должна

¹ Данильян О.Г. Современный словарь по общественным наукам. – М., 2014. – С. 234.

² Бадагуев Б.Т. Безопасность дорожного движения // Государство и право. – 2015. – № 9. – С. 47.

концентрироваться на каком-то одном направлении, поскольку только системный подход обеспечит результативность проводимой работы.

К субъектам деятельности по пропаганде Приказом отнесены «подразделения Госавтоинспекции, средства массовой информации, автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением, а также дошкольные и иные образовательные учреждения».

К основным объективным и субъективным факторам, влияющим на рост показателей аварийности, можно отнести следующие. «Объективные факторы – это несоответствие улично-дорожной сети фактической интенсивности транспортных потоков; несовершенство конструктивно-эксплуатационного состояния транспортных средств; стремительный рост автопарка. К субъективным факторам относится, прежде всего, низкий уровень дисциплины участников дорожного движения, сознательное невыполнению ими установленных требований, нарушение или незнание Правил дорожного движения его участниками». Наличие этих объективных и субъективных факторов обусловлено следующими обстоятельствами.

«Во-первых, законы и иные нормативные акты, регулирующие общественные отношения в области безопасности дорожного движения, не обеспечивают на должном уровне проведение пропаганды безопасности дорожного движения, что ведет к постоянному снижению транспортной культуры населения, к росту административных правонарушений.

Во-вторых, отсутствует четкая регламентация деятельности и порядка взаимодействия органов исполнительной власти, средств массовой информации и общественных организаций в области пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики дорожно-транспортного травматизма. Это обуславливает низкую степень информированности

граждан о состоянии безопасности дорожного движения и причинах дорожно-транспортных происшествий»¹.

Как мы видим, существующий механизм безопасности дорожного движения является сложным механизмом, который состоит из большого количества участников, регламентирован множеством правовых норм, и в его функционирование вовлечены значительные человеческие ресурсы.

Пропаганда является одним из инструментов воздействия на правовое сознание людей в сфере безопасности. Содержание понятия «пропаганда безопасности дорожного движения» отражено в разных нормативных документах, а также различной литературе.

В соответствии с приказом МВД России от 2.12.2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой деятельность, осуществляемую участниками пропаганды, по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Считаем, что данное понятие требуется расширить, так как основные усилия необходимо направить не столько на распространении информации, сколько на изменении с ее помощью сознания участников дорожного движения.

Говоря о пропагандистской деятельности отметим, что достаточно широкое.

1. Является управленческой деятельностью, направленная на создание благоприятных условий для общения сотрудников ГИБДД с населением².

¹ Соляной А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – № 1. – С. 236.

² Там же. – С. 238.

2. Пропагандистская деятельность – это психологическое воздействие, направленное на формирование общих интересов, общественного мнения в отношении к правоохранительным органам.

Направления деятельности ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения:

1. «Разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения с целью предупреждения ДТП и правонарушений, воспитание дисциплинированности граждан, ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения;

2. Информирование участников дорожного движения о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе о ДТП и причинах их возникновения, дорожных заторах, а также иных актуальных вопросах обеспечения безопасности дорожного движения;

3. Проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий»¹.

При осуществлении деятельности по пропаганде подразделения Госавтоинспекции используют следующие формы и методы: «организация проведения в субъектах Российской Федерации авто- мото- велопробегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения; организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции; организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие безопасность дорожного движения;; использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции; организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиостановок (громкоговорящих

¹ Шахмаев М.М. Осуществление органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения // Государство и право. – 2018. – № 2. – С. 28.

установок) на вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах; проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях; принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения; обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения».

Деятельность по пропаганде осуществляет инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения ГИБДД. Стоит сказать, что пропаганда БДД является важной деятельностью в обеспечение безопасности дорожного движения. Пропаганд сказывается на достижении цели путем снижения аварийности¹.

Деятельность инспектора по пропаганде является важной и серьезной, от того насколько качественно проведена пропагандистская работа, зависит уровень правосознания граждан, пропаганда – это необходимое направление в деятельности МВД. С помощью пропаганды можно повышать положительное отношение к ГИБДД, а также это может способствовать стабилизации обстановки на дорогах.

Но данная сфере деятельности ГИБДД не обделена проблемными вопросами, требующими урегулирования и усовершенствования. Стоит отметить, что закон о безопасности дорожного движения несмотря на частые изменения, так и не содержит информации о пропаганде безопасности дорожного движения.

Проанализировав законодательство, мы пришли к выводу, что она относится только к компетенции ГИБДД. Но на самом деле пропагандой занимаются и другие государственные органы, а также средства массовой информации, различные министерства и ведомства.

¹ Шахмаев М.М. Осуществление органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения // Государство и право. – 2018. – № 2. – С. 29.

На основании сказанного считаем необходимым разграничить полномочия между органами исполнительной власти, разграничить порядок их взаимодействия. Стоит отметить, пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой деятельность, которая осуществляется государственными органами и иными организациями, обеспечивающими процесс по распространению знаний, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Основным законом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступает ФЗ «О безопасности дорожного движения». Стоит отметить, что в данном законе не предусмотрены нормы, которые прямо определяют деятельность по формированию у граждан отрицательного отношения к нарушениям в области дорожного движения и пропагандируют безопасное участие в данном процессе¹. Это обстоятельство позволяет органам исполнительной власти, обеспечивающим безопасность дорожного движения, исключать пропагандистскую работу, проведение мероприятий в этом направлении.

В соответствии с федеральным законом «О полиции» № 3-ФЗ от 03.02.2011 года, одним из направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения.

Единственным нормативным актом, прямо обязывающим вести пропаганду безопасности дорожного движения, является Указ Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 15.06.1998 г. № 711 утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, в котором указано, что должны проводиться мероприятия по разъяснению законодательства в сфере безопасности дорожного движения, путем издания различных буклетов, листовок с пропагандой безопасности дорожного движения и другое.

¹ Евенко С.А. Актуальные вопросы пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник Адыгейского университета. – 2015. – № 7. – С. 234.

Таким образом, как мы видим, только на ГИБДД официально возложена обязанность по проведению пропаганды безопасности дорожного движения.

Нормативно-правовые акты, обязывающие органы исполнительной власти регулярно проводить мероприятия по безопасности дорожного движения, отсутствуют. Поэтому невозможно полноценно влиять на сознание участников дорожного движения и постоянно обеспечивать безопасность процесса.

В результате проведенного анализа сформулируем следующие выводы, и предложим меры по совершенствованию правового регулирования в сфере пропаганды.

Необходимо создать единую общую систему пропаганды и закрепить в ней основные понятия, принципы, формы и методы осуществления пропаганды безопасности дорожного движения. Также необходимо определить кто и в какой степени должен принимать участие в пропагандистской работе, необходимо распределить функции между органами исполнительной власти, между подразделениями и службами органов внутренних дел и подразделениями ГИБДД.

На сегодняшний день отсутствуют единые требования к содержанию пропагандистской деятельности, недостаточно определены направления такой работы. Необходимо совершенствовать нормативно-правовое регулирование деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения, а именно: создать нормативный документ, который бы регламентировал работу каждого государственного органа от МВД РФ до Министерства образования по пропаганде безопасности дорожного движения. В данном нормативном документе расписать, все нюансы по пропаганде, а также отразить обязательность органов регулярно осуществлять деятельность по пропаганде, так как закрепление обязанности за одним органом государственной власти – это лишь малая часть в

достижении успеха по снижению аварийности и травматизма на дорогах нашей страны.

В заключении можно отметить, что необходимо объединять усилия со стороны всех органов исполнительной власти, создать единую информационную систему по пропаганде, разработать ряд законодательных и методических рекомендаций в области пропаганды.

Считаем, что необходимо объективно и всесторонне отражать деятельность Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, профилактике нарушений законности сотрудниками Госавтоинспекции, а также освещать характерные примеры задержаний, розыска транспортных средств, изъятия оружия, наркотических средств и психотропных веществ, предотвращения террористических актов, проведение профилактических акций с детьми и подростками; оказывать помощь представителям СМИ в подготовке информационных материалов по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции; проводить целенаправленную пропаганду участия общественных организаций в мероприятиях по предупреждению аварийности.

Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой один из действенных инструментов воздействия, позволяющий позитивно влиять на процесс формирования правового сознания граждан.

2.3 Обеспечение безопасности дорожного движения техническими средствами фото-, видеофиксации на примере Челябинской области.

Очевидным приоритетом является развитие транспортной инфраструктуры, как основного средства коммуникации на локальном – в пределах районов и городов, а также на региональном и государственном уровне.

В настоящее время, учитывая занимаемую территорию, удаленность объектов и потребности в транспортировке различной продукции, а также

учитывая другие географических и экономических факторы, транспортная инфраструктура России представляет собой своего рода артерии системы жизнеобеспечения страны. Помимо положительной стороны, автомобильная дорога представляет собой источник опасности.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения приоритетными направлениями является сохранение жизни и здоровья людей, что в свою очередь представляет глобальную проблему. Решением этой задачи занимаются подразделения ГИБДД Министерства внутренних дел Российской Федерации.

9 марта 2017 года в Министерстве внутренних дел было проведено расширенное заседание коллегии, на котором министр В.А. Колокольцев указал на необходимость дальнейшего развития системы автоматической фото- и видео- фиксации. «С её помощью в прошлом году выявлено 61 миллион административных правонарушений в области дорожного движения, что составляет более 70 процентов от их общего количества. Хотел бы отметить улучшение в целом ситуации на дорогах, о чём свидетельствует сокращение числа ДТП, а также раненых и погибших в них. Это является продолжением устойчивой положительной динамики. Начиная с 2013 года смертность на российских дорогах снизилась более чем на четверть»¹.

Госавтоинспекцией за последние годы прделывается большой объем работы, в целях повышения качества государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Так прибегнув к статистике сокращения смертности на дорогах за последние пять лет, мы видим, что Российская Федерация опережает не только азиатские страны, но и большую часть европейских стран, Австралию и США. В большинстве это произошло благодаря реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-

¹ Из доклада В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Рос. Федерации 9 марта 2017г. // [Электронный ресурс]. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54014> (дата обращения 08.05.2019).

2012 годах», а также программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». Достижение высоких результатов при реализации вышеуказанных программ обеспечивается благодаря применения специальных технических средств выявления и фиксации административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, работающих в автоматическом режиме. С 2008 года началось активное внедрение средства фото-видеофиксации нарушений ПДД на автодорогах.

Госавтоинспекцией накоплен немалый опыт применения фото- видео- регистрирующей техники. Этот опыт направлен на «совершенствование механизмов обеспечения безопасности дорожного движения. Согласно постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 2 от 9 февраля 2012 года была закреплена такая обеспечительная мера ОБДД, как возможность привлечения к административной ответственности собственника (владельца) транспортного средства в качестве субъекта административного правонарушения, когда нарушение ПДД зафиксировано работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи»¹.

В таких случаях в отношении собственника или владельца транспортного средства выносится постановление по делу об административном нарушении без его участия. Протокол не составляется. Назначаемый административный штраф, в соответствии с частью 3.1 статьи 4.1 КоАП РФ, исчисляется в наименьшем размере применяемой санкции. А в том случае, если санкция предусматривает административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то назначается административный штраф в размере пяти тысяч рублей.

¹ Кураков Д.В. Отдельные аспекты применения технических средств фото- видеофиксации нарушений правил дорожного движения подразделениями ГИБДД // Личность. Право. Государство. – 2017. – № 3. – С. 94.

Имеются определенные особенности процессуального порядка привлечения к административной ответственности лиц, допустивших нарушения ПДД, зафиксированных техническими средствами фото-видеофиксации.

«Во-первых, правовые основы названного субъекта закреплены в главе 2 КоАП РФ наряду с другими специальными субъектами административной ответственности: должностными лицами (ст. 2.4 КоАП РФ), юридическими лицами (ст. 2.10 КоАП РФ), военнослужащими, гражданами, призванными на военные сборы, и лицами, имеющими специальные звания (ст. 2.5 КоАП РФ), иностранными гражданами, лицами без гражданства и иностранными юридическими лицами (ст. 2.6 КоАП РФ).

Во-вторых, появление нового субъекта связано исключительно с фактом фиксации нарушения ПДД работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Парадоксальность ситуации заключается в том, что именно способ фиксации правонарушения «порождает» новый субъект ответственности – собственник (владелец) транспортного средства. Другие специальные субъекты, перечисленные в главе 2 КоАП РФ, являются таковыми априори, в силу их правового статуса, определенного другими законодательными актами.

В-третьих, в роли собственника (владельца) транспортного средства может выступать как физическое, так и юридическое лицо. Экземпляры постановления по делу об административном правонарушении и материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, направляются лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, по почте заказным почтовым отправлением в форме копии постановления на бумажном носителе или в форме электронного документа,

подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью уполномоченного должностного лица (ч. 3 ст. 26 КоАП РФ)»¹.

С 1 июля 2008 года система фото- видеофиксации стала успешно использоваться в России и позволяет выявлять значительное количество нарушений правил дорожного движения, а ее применение можно признать перспективным направлением обеспечения безопасности дорожного движения.

В современный период системы автоматической фото- видео фиксации нарушений правил дорожного движения активно развиваются в большинстве российских регионов и фиксируют целый ряд нарушений правил дорожного движения, круг которых ежегодно расширяется.

Часть обязанностей по отслеживанию и фиксированию нарушений правил дорожного движения передана бюджетным учреждениям и гражданским организациям. На данный момент практически все АПК по фиксации административных правонарушений России находятся на балансе государственных или гражданских организаций. Сделано это с целью снижения нагрузки на полицию.

Так, на территории Челябинской области распоряжением Правительства Челябинской области от 28.08.2013г. «О создании областного государственного бюджетного учреждения «Безопасный город» Челябинской области» создано бюджетное учреждение, учредителем на тот момент являлось главное управление по взаимодействию с правоохранительными и военными органами Челябинской области.

ОГБУ «Безопасный город» Челябинской области были переданы на баланс часть аппаратно-программных комплексов «Безопасный город» (далее – АПК «Безопасный город»), которые направлены на фиксацию административных правонарушений, а также направлены на охрану общественного порядка, ранее принадлежавших ГИБДД.

¹ Кураков Д.В. Отдельные аспекты применения технических средств фото- видеофиксации нарушений правил дорожного движения подразделениями ГИБДД // Личность. Право. Государство. – 2017. – № 3. – С. 96.

Целью создания ОГБУ «Безопасный город» Челябинской области, являлось следующее:

Основной целью деятельности учреждения определено выполнение работ, оказание услуг по внедрению и обслуживанию технических средств аппаратно-программных комплексов «Безопасный город», действующих на территории Челябинской области, в целях обеспечения реализации предусмотренных законодательством Российской Федерации полномочий органов государственной власти Челябинской области в сфере обеспечения законности, правопорядка и общественной безопасности.

«Задачами Областного государственного бюджетного учреждения «Безопасный город» Челябинской области являются:

1. Организация и проведение мероприятий по проектированию, созданию, внедрению, техническому обслуживанию и эксплуатации аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»;

2. Оперативное управление находящимся в государственной собственности Челябинской области имуществом, входящим в состав аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»;

3. Проведение мероприятий по развитию аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» на территории Челябинской области»¹.

Официально к своим непосредственным полномочиям ОГБУ «Безопасный город» Челябинской области приступил 08.11.2013года.

В октябре 2016 года произошли изменения, у ОГБУ «Безопасный город» сменился учредитель, им стало Министерство общественной безопасности Челябинской области, в связи с этим в ОГБУ «Безопасный город» произошла реорганизация.

Так, распоряжением Правительства Челябинской области от 30 декабря 2016 г. № 766-рп «О создании областного государственного казенного учреждения Челябинской области «Центр обработки вызовов Системы 112 -

¹ Задачи ОГБУ «БГ» // [Электронный ресурс]. – URL: <http://gibdd74.info/feedback> (дата обращения 11.05.2019).

Безопасный регион» путем изменения типа и наименования существующего областного государственного бюджетного учреждения «Безопасный город» Челябинской области». В связи с реорганизацией круг основных задач был расширен. Стоит отметить, что основное направление так и осталось за учреждением – это оказание услуг по внедрению и обслуживанию технических средств аппаратно-программных комплексов «Безопасный город», действующих на территории Челябинской области, в целях обеспечения полномочий органов государственной власти Челябинской области в сфере обеспечения законности, правопорядка и общественной безопасности.

За 5 лет существования учреждения, его эффективность о снижении аварийности на дорогах города Челябинска и Челябинской области снизилась.

В период с 2013г.-2014г. указанное учреждение занималось содержанием и обслуживанием своих стационарных комплексов фиксации административных правонарушений, с 2015 г. учреждением объявляются электронные аукционы на оказание услуг «по предоставлению фото-видеоинформации со стационарных, передвижных и/или мобильных комплексов фото- видеофиксации нарушений правил дорожного движения в целях обеспечения безопасности дорожного движения и общественной безопасности на автомобильных дорогах федерального, регионального, межмуниципального, местного значения на территории Челябинской области»¹. Указанный вид электронного аукциона проводится на основании государственных программ.

Согласно годовому отчету о реализации государственной программы Челябинской области «Обеспечение общественного порядка и противодействия преступности в Челябинской области на 2016-2019гг.» (отчетный период 2016 год).

¹ План-график закупок // [Электронный ресурс]. – URL: <https://synapsenet.ru/searchorganization/organization/1137453011365-ogku-cov-112-bezopasnij-region/plangrafik> (дата обращения 11.05.2019).

На деятельность ОГКУ «ЦОВ 112 – Безопасный регион» распространяется подпрограмма «Обеспечение охраны жизни и здоровья граждан, их законных прав на безопасные условия движения на дорогах Челябинской области».

Подпрограмма «Обеспечение охраны жизни и здоровья граждан, их законных прав на безопасные условия движения на дорогах Челябинской области» целью подпрограммы является обеспечение охраны жизни и здоровья граждан, их законных прав на безопасные условия движения на дорогах Челябинской области.

Задачами выступают:

1. Повышение правового сознания граждан в области безопасности дорожного движения;
2. Сокращение аварийности на автомобильном транспорте;
3. Совершенствование системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;
4. Развитие систем аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в Челябинской области.

«Снижение смертности населения в результате дорожно-транспортных происшествий количество административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, выявленных с использованием систем автоматической фиксации – 1 151 439; доля взысканных штрафов по отношению к общему числу вынесенных постановлений об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, выявленных с использованием систем автоматической фиксации – 68,8%; доля работоспособных видеокамер от общего количества видеокамер в 2016 году составила – 95%»¹.

¹ Государственные программы Министерства общественной безопасности Челябинской области // [Электронный ресурс]. – URL: <http://mob.gov74.ru/htmlpages/Show/Programs/Gosudarstvennyeprogrammy/> (дата обращения 11.05.2019).

Реализуемые органами власти и правоохранительными органами меры, а также проводимые мероприятия по развитию систем аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в Челябинской области способствуют обеспечению снижения смертности населения в результате ДТП, повышению правового сознания граждан в области безопасности дорожного движения.

Принятые межведомственные усилия позволили снизить смертность населения Челябинской области в результате дорожно-транспортных происшествий «с 18,0% в 2014 году до 7,0% в 2016 году на 100 тыс. населения. Обеспечено увеличение взысканных штрафов по отношению к общему числу вынесенных постановлений об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, выявленных с использованием систем автоматической фиксации. В 2016 году обеспечена доля работоспособных видеокамер на максимальном уровне»¹.

Положительным, что можно отметить из отчета то, что «доля взысканных штрафов по отношению к общему числу вынесенных постановлений об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, выявленных с использованием систем автоматической фиксации 68,9%; доля работоспособных видеокамер от общего количества видеокамер в 2016 году составила – 95%»².

Отрицательное, что можно отметить это то что «количество административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, выявленных с использованием систем автоматической фиксации» связано с отсутствием возможностей ПАО «Ростелеком» (организация выигравшая аукцион проводимый ОГКУ «ЦОВ 12 – Безопасный регион)

¹ Государственные программы Министерства общественной безопасности Челябинской области // [Электронный ресурс]. – URL: <http://mob.gov74.ru/htmlpages/Show/Programs/Gosudarstvennyeprogrammy/> (дата обращения 11.05.2019).

² Государственные программы Министерства общественной безопасности Челябинской области // [Электронный ресурс]. – URL: <http://mob.gov74.ru/htmlpages/Show/Programs/Gosudarstvennyeprogrammy/> (дата обращения 12.05.2019).

предоставить ранее заявленное количество материалов об административных правонарушениях в сфере БДД, повышением водительской дисциплины, отсутствием либо несоответствием дорожной разметки и знаков в местах установки видеокамер, а также в связи с актами вандализма на стационарных и мобильных комплексах.

Для сравнения рассмотрим еще один отчет о реализации государственной программы Челябинской области «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности в Челябинской области на 2016-2019гг.» (отчетный период 2017г.)

Исходя из данных вышеуказанного отчета «количество дорожно-транспортных происшествий в местах установки аппаратно-программных комплексов за 12 месяцев 2017г. сократилось на 56,2%, количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях людей сократилось на 37,2%»¹.

В целом, удалось повысить культуру вождения в крупных городах области, а также на наиболее проблемных участках федеральной трассы М-5 (Челябинск-Уфа).

Считаем, необходимым отметить, что камеры фото- видео- фиксации позволяют повысить уровень безопасности дорожного движения, сократить темпы роста количества дорожно-транспортных происшествий, а также снизить тяжесть их последствий. Отметим, что участки, на которых ведется съемка дорожного движения, рекомендованы комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения Челябинской области и согласованы с областным Управлением ГИБДД.

Андрей Смирнов, заместитель начальника центра автоматизированной фиксации нарушений ПДД Управления ГИБДД по Челябинской области: «В сентябре 2018 года определены 85 аварийно-опасных участка: на трассах

¹ Государственные программы Министерства общественной безопасности Челябинской области // [Электронный ресурс]. – URL: <http://mob.gov74.ru/htmlpages/Show/Programs/Gosudarstvennyeprogrammy/> (дата обращения 12.05.2019).

федерального значения М5 «Урал» и «Челябинск-Троицк-Казахстан», на подъездах к городам Челябинск, Магнитогорск, Миасс, Копейск, а также на участках областных трасс, где традиционно происходит наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий. Для фото- видео- фиксации в настоящее время используются передвижные аппаратно- программные комплексы двух видов: первые фиксируют нарушения скоростного режима у легковых автомобилей, другие позволяют отслеживать скорость движения еще и грузового транспорта, а также нарушение правил обгона. Напомню, в соответствии с ПДД, грузовики и автобусы должны ездить тише – до 70 километров в час вне населенного пункта»¹.

После фиксации нарушения информация в автоматическом режиме передается по закрытым каналам связи в единый центр обработки данных ГИБДД. Там материалы обрабатываются сотрудниками полиции, которые принимают решение о выписке штрафа за то или иное правонарушение.

Также одним из плюсов аппаратно-программных комплексов является то что информация с комплексов используется не только для фиксации правонарушений, но также для анализа дорожной ситуации. Получив информацию, специалисты выстраивают достоверную и детализированную картину ситуации на дорогах, включая не только скорость потока, но и его интенсивность и плотность.

Также с помощью оборудования фото- видео- фиксации может быть автоматизирован процесс обнаружения транспортных средств, находящихся в розыске. За счет интеграции с базой розыска вся поступающая с камер информация обрабатывается в режиме реального времени, что существенно ускоряет поиск.

Как видим, из отчетов, предоставленных Министерством общественной безопасности Челябинской области, работа автоматических комплексов фото- видеофиксации административных правонарушений, из

¹ Подведение итогов работы передвижных комплексов // [Электронный ресурс]. – URL: https://yamobi.ru/posts/v_chelyabinskoy_oblasti_podveli_itogi_raboty.html (дата обращения 14.05.2019).

года в год доказывает свою эффективность, снижается количество дорожно-транспортных происшествий, уменьшается количество травматизма участников дорожного движения.

Стоит также отметить, что Правительство Российской Федерации предлагает «отнести к обязательным элементам обустройства автомобильных дорог... комплексы (приборы) фото- видеofиксации нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения»¹. Данное предложение необходимо рассматривать с учетом того, что, обязанности по обустройству автомобильных дорог местного значения и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения возложены на органы местного самоуправления.

При этом очевидно, что главной функцией систем фото- видеofиксации скоростного режима является воздействие на водителя с целью мотивировать его на соблюдение установленного скоростного режима. Однако в современной российской действительности цель обеспечения безопасности дорожного движения на аварийно-опасных участках дорог часто выступает вторичной после первоочередной задачи повышения выявляемости нарушений правил для максимального сбора штрафов за их совершение. Это обусловлено тем, что в соответствии с пп 6.1. п. 1 ст. 46 Бюджетного кодекса Российской Федерации штрафы за нарушение законодательства Российской Федерации об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности, устанавливающего правила перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения, – осуществляются, соответственно в бюджет субъекта Российской Федерации, местный бюджет по нормативу 100 процентов. В свою очередь пп. 6.2. п. 1 ст. 46 Бюджетного кодекса Российской Федерации определяет, что денежные взыскания (штрафы) за нарушение законодательства

¹ План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.government.ru/orders/19173/л> (дата обращения 13.05.2019).

Российской Федерации о безопасности дорожного движения подлежат зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации по нормативу 100%. То есть, штрафные санкции за нарушения в области безопасности дорожного движения напрямую поступают в региональные и местные бюджеты.

Как отмечает депутат Вячеслав Лысаков «штрафы за нарушение ПДД явно рассчитаны не на предупреждение нарушений, а на пополнение бюджетов. Региональные власти не скрывают, что строят планы с учетом таких доходов: даже в техзаданиях конкурсов среди компаний, занимающихся установкой и обслуживанием систем видеофиксации, пишется, сколько может быть собрано штрафов»¹.

Анализ изменения обстановки на отдельных участках дороги после установки подобных систем показывает, что неотвратимость взимания штрафа является эффективным методом борьбы с правонарушителями в месте установки. В этой связи до введения в действие вышеуказанного ГОСТа камеры необходимо устанавливать на тех участках дороги, где безопасность дорожного движения явно зависит от частоты превышения скоростного режима, а также на опасных участках, в местах с большим количеством ДТП с нанесением вреда здоровью и летальным исходом.

Считаем, что основные усилия местных и региональных властей по профилактике аварийности должны быть направлены, прежде всего, на выявление и пресечение наиболее опасных административных и уголовных правонарушений со стороны водителей транспортных средств. Менталитет российских водителей пока не позволяет надеяться на законопослушное поведение за рулем без постоянного внешнего надзора. В этих условиях особую важность и эффективность с точки зрения выявления и фиксации противоправного поведения водителей представляет собой более широкое использование средств фото- видеофиксации.

¹ Сухова С. Приказано выжить // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2895457> (дата обращения 13.05.2019).

В современный период «одним из перспективных направлений по снижению уровня аварийности, сохранению человеческих жизней является использование средств автоматической фиксации административных правонарушений с целью повышения уровня безопасности дорожного движения путем принуждения водителей к соблюдению требований Правил дорожного движения»¹.

В заключении рассматриваемого вопроса отметим, что применение комплексов фото- видеофиксации призвано стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными, экономичными и современными средствами. Они, будучи призваны устанавливать нарушения скоростного режима, нацелены на реализацию принципа неотвратимости наказания, искоренение чувства безнаказанности виновных в нарушении правил водителей автотранспорта.

Использование автоматических комплексов фото- видеофиксации способствует ликвидации аварийно-опасных участков автомобильных дорог, заставляет водителей соблюдать скоростной режим, тем самым повышать безопасность дорожного движения.

Достоинства применения средств автоматической фото- видеофиксации также состоят в возможности фиксации транспортных средств в системе федерального уровня, контроле за транспортными потоками на границах области, внутри региона, за движением муниципального, специального транспорта и т.д. Кроме того, показания автоматических комплексов способствуют объективному рассмотрению дел об административном правонарушении, позволяя установить или подтвердить наличие факта административного правонарушения или иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела.

¹ Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. – 2016. – № 3. – С. 136.

Считаем, что оптимальным для безопасности дорожного движения и эффективным для выполнения фискальной функции, что тоже немаловажно для реализации экономических мер обеспечения транспортной безопасности, будет комплексное сочетание стационарного и мобильного режимов фотовидеофиксации нарушений скоростного режима.

Очевидно, что ни само по себе техническое совершенствование транспортных средств, транспортной инфраструктуры, ни другие из мер, взятые в отдельности, не в состоянии полностью снять проблему аварийности. Только взаимное дополнение и расширение возможностей разных видов мер организационно-технического характера, сфер и возможностей применения средств фото- видеофиксации позволит эффективно организовать дорожное движение, добиться выполнения обеспечивающих, охранительных, фискальных и иных функций, влияющих на эффективность дорожной безопасности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении отметим, что поставленная цель достигнута, задачи выполнены. По результатам проделанной работы можно сделать следующие выводы.

1. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения заключается, во-первых, в целенаправленной, согласованной деятельности соответствующих федеральных, региональных и муниципальных органов власти, направленной на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, причин их возникновения и снижение тяжести их последствий; во-вторых, в создании и реализации оптимальной модели правового регулирования общественных отношений в области дорожного движения.

Считаем, что проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения необходимо решать следующим образом: установить ответственность за систематическое нарушение ПДД, а также за опасное вождение, такие меры будут способствовать укреплению порядка на дорогах.

Указанные изменения позволят сотрудникам полиции, осуществляющим государственные функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного, реализовать в полной мере принцип неотвратимости административных наказаний, а также минимизировать риски создания аварийных ситуаций на дорогах и, как следствие, избежать дорожно-транспортного травматизма.

2. Под административно-правовым обеспечением безопасности дорожного движения следует понимать оптимальное сочетание правотворчества и правоприменения, гарантирующее участникам дорожного движения защищенность интересов и стабильность реализации своих прав в процессе удовлетворения транспортной потребности.

Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения реализуется, прежде всего, в рамках государственно-управленческой деятельности. Важно заметить, что не следует отождествлять систему государственных органов, выступающих субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, с государственной системой обеспечения безопасности дорожного движения.

Государственную систему обеспечения безопасности дорожного движения образуют силы и средства обеспечения безопасности дорожного движения. Силы обеспечения безопасности дорожного движения – Министерство внутренних дел Российской Федерации, иные органы государственной власти, органы местного самоуправления, общественные объединения, граждане, принимающие участие в обеспечении безопасности дорожного движения на основании законодательства Российской Федерации.

Средства обеспечения безопасности дорожного движения – технологии, а также технические, программные, лингвистические, правовые, организационные средства, включая телекоммуникационные каналы, используемые в системе обеспечения безопасности дорожного движения для сбора, формирования, обработки, передачи или приема информации о состоянии безопасности дорожного движения и мерах по ее укреплению.

Задача совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения неразрывно связана с общей стратегией совершенствования системы государственного управления в целом. Созданию эффективного механизма реализации государственно-властных полномочий субъектами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения, будет способствовать повышение эффективности взаимодействия органов исполнительной власти и гражданского общества, а также повышение прозрачности деятельности органов исполнительной власти.

3. Предложены меры по совершенствованию государственно-правовых механизмов обеспечения безопасности дорожного движения.

Считаем целесообразным предложить следующие меры, направленные на совершенствование данного рода деятельности, а именно: систематизация законодательства Российской Федерации в области дорожного движения, организации дорожного движения, технического регулирования и транспортной безопасности; формированию эффективной системы пресечения и предупреждения правонарушений в области дорожного движения.

4. Рассмотрены вопросы совершенствования пропаганды безопасности дорожного движения. Предложены следующие меры.

Проведенный анализ показал, что Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России имеет прямую обязанность и регламентацию деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения. Необходимо отметить, что нормативно-правовые акты, обязывающие субъектов систематически организовывать и проводить мероприятия по безопасности дорожного движения, отсутствуют. Данное обстоятельство не позволяет полноценно влиять на сознание участников дорожного движения и постоянно обеспечивать безопасность процесса.

В настоящее время отсутствуют единые требования к содержанию деятельности пропаганды, недостаточно чётко определены направления пропагандистской работы, существующее законодательное регулирование не в полной мере отвечает современной действительности. Необходимо совершенствовать нормативно правовое регулирование деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения, а именно создать нормативный документ (закон, единое положение о пропаганде) в котором отразить общие положения о пропаганде, также по главам разбить какие органы государственной власти в своей деятельности обязаны проводить регулярную пропаганду безопасности дорожного движения, расписать, что именно должны и в какие именно периоды проводить пропаганду.

Отметим, что проблема дорожно-транспортного травматизма не только крайне сложна, но и многогранна. Она требует объединения усилий со

стороны многих министерств и ведомств, служб и структур, правительственного контроля, создания единой информационной системы, разработки ряда законодательных и организационно-методических документов.

5. Отметим, что на территории Челябинской области, как во многих других регионах России, создано Областное государственное казенное учреждение «Центр обработки вызовов 112 – Безопасный регион» (учреждение подведомственно Министерству общественной безопасности Челябинской области), данное учреждение занимается развитием аппаратно-программных комплексов «Безопасный город», которые направлены на фиксацию административных правонарушений, кроме того, учреждение, заключает государственные контракты на услуги по предоставлению фото-видеоматериалов, по которым ГИБДД выносит постановления об административных правонарушениях. Проведя исследование, отметим, что данные комплексы зарекомендовали себя, как эффективные средства предупреждения аварийности на дорогах города Челябинска и Челябинской области, а также с данных комплексов можно отследить движение транспортных средств, которые были угнаны и т.д.

Применение комплексов фото- видеофиксации призвано стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными, экономичными и современными средствами. Они, будучи призваны устанавливать нарушения скоростного режима, нацелены на реализацию принципа неотвратимости наказания, искоренение чувства безнаказанности виновных в нарушении правил водителей автотранспорта.

Использование автоматических комплексов фото- видеофиксации способствует ликвидации аварийно-опасных участков автомобильных дорог, заставляет водителей соблюдать скоростной режим, тем самым повышать безопасность дорожного движения.

Достоинства применения средств автоматической фото-видеофиксации также состоят в возможности фиксации транспортных средств в системе федерального уровня, контроле за транспортными потоками на границах области, внутри региона, за движением муниципального, специального транспорта и т.д. Кроме того, показания автоматических комплексов способствуют объективному рассмотрению дел об административном правонарушении, позволяя установить или подтвердить наличие факта административного правонарушения или иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела.

Считаем, что оптимальным для безопасности дорожного движения и эффективным для выполнения фискальной функции, что тоже немаловажно для реализации экономических мер обеспечения транспортной безопасности, будет комплексное сочетание стационарного и мобильного режимов фото-видеофиксации нарушений скоростного режима.

На основании изложенного, считаем, что рекомендации и предложения указанные в исследовании будут являться значимым как с практической, так и с теоретической точек зрения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Раздел 1 Нормативные правовые акты и иные официальные акты

1. Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993г. // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.
2. Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации от 30.12.2001г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1.
3. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998г. № 145-ФЗ // Собрании законодательства РФ. – 1998 г. – № 31. – Ст. 3823
4. Федеральный закон «О полиции» от 07 февраля 2011 № 3-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.
5. Федеральный закон «О службе в органах внутренних дел» от 30 ноября 2011г. № 342-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 49. – Ст. 7020.
6. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995г. № 196-ФЗ // Собрании законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.
7. Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06 октября 2003г. № 131-ФЗ // Собрании законодательства РФ. –2003. – № 40. – Ст. 3822.
8. Федеральный закон «Об общественных объединениях» от 19 мая 1995г. № 82-ФЗ // Собрании законодательства РФ. – 1995. – № 21. – Ст. 1930.
9. Распоряжение Правительства РФ «О концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020г.» от 17 ноября 2008г. № 1662-р // Собрании законодательства РФ. – 2008. – № 47. – Ст. 5489.

10. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период 2018-2024гг.» от 08 января 2018г. № 1-р // СПС «Консультант плюс»
11. Распоряжение Правительства РФ О Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» от 27 октября 2012 г. № 1995-р // СПС «Консультант плюс»
12. Постановление Совета Министров - Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.
13. Приказ МВД России «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» от 2 декабря 2003г. № 930 // СПС «Консультант плюс»
14. Приказ МВД России «Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России» от 16.06.2011г. № 678 // СПС «Консультант плюс»
15. Указ Президента РФ «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» от 12 мая 2009 г. № 537 // СПС «Консультант плюс»
16. Распоряжение Правительства Челябинской области «О создании областного государственного бюджетного учреждения «Безопасный город» Челябинской области от 28 августа 2013г. № 189-рп // Южноуральская панорама. – 2013. – № 139.
17. Распоряжение Правительства Челябинской области «О создании областного государственного казенного учреждения Челябинской области «Центр обработки вызовов Системы 112 – Безопасный

регион» от 30 декабря 2016г. № 766-рп // Южноуральская панорама. – 2013. – № 139.

18. Постановление Правительства Челябинской области «О государственной программе Челябинской области «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности в Челябинской области» на 2016-2019 годы» от 24 декабря 2015 г. № 689-П // СПС «Консультант плюс»

Раздел 2 Литература

19. Абрамова, Е.А. Совершенствование правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / Е.А. Абрамова // Автомобильный транспорт. – 2016. – № 1. – С. 31-35.
20. Аврутин, Ю.Е. Административная деятельность органов внутренних дел: учебник / Ю.Е. Аврутин. – М., 2014. – 398 с.
21. Афонин, В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения / В.В. Афонин // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2018. – № 2. – С. 67-70.
22. Бекетов, О.И. Административная деятельность органов внутренних дел: Учебник. Общая часть / О.И. Бекетов. – М., 2014. – 306 с.
23. Бадагуев, Б.Т. Безопасность дорожного движения / Б.Т. Бадагуев // Государство и право. – 2015. – № 9. – С. 47-51.
24. Безруков, Д.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения / Д.А. Безруков // Юридическая психология. – 2015. – № 2. – С. 47-51.
25. Беляев, К.Ю. Цели и задачи государственного регулирования в области дорожного движения и обеспечения его безопасности на современном этапе / К.Ю. Беляев // Транспортное право. – 2015. – №

3. – С. 62-67.
26. Васильев, Ф.П. Административное регламентирование деятельности МВД России: учебное пособие / Ф.П. Васильев. – М., 2014. – 309 с.
27. Войтенков, Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России / Е.А. Войтенков // Современное право. – 2015. – № 7. – С. 34-38.
28. Войтенков, Е.А. Пропаганда безопасности дорожного движения: обзор форм и методов деятельности / Е.А. Войтенков // Административное право и процесс. – 2015. – № 7. – С. 34-39.
29. Галишин, Л.Х. Пропаганда безопасности дорожного движения в социальных сетях / Л.Х. Галишин // Вестник Научного центра безопасности жизнедеятельности. – 2016. – № 4. – С. 74-77.
30. Данильян, О.Г. Современный словарь по общественным наукам. – М., 2014. – 764 с.
31. Денисов, Р.В. Проблемы правового регулирования безопасности дорожного движения / Р.В. Денисов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – № 7. – С. 76-80.
32. Демидов, Ю.Н. Административная деятельность полиции: учебное пособие / Ю.Н. Демидов. – М., 2014. – 257 с.
33. Дугенец, А.С. Вопросы административно-правового регулирования обеспечения безопасности современной России / А.С. Дугенец // Административное право и процесс. – 2015. – № 3. – С. 65-69.
34. Дудин, Г.Е. Роль и место ведомственного контроля в системе управления в органах внутренних дел / Г.Е. Дудин // Вестник Московского университета. – 2016. – № 2. – С. 43-46.
35. Евенко, С.А. Актуальные вопросы пропаганды безопасности дорожного движения / С.А. Евенко // Вестник Адыгейского университета. – 2015. – № 7. – С. 236-237.
36. Епифанов, Ю.А. Правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в России на современном этапе / Ю.А.

- Елифанов // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 2. – С. 47-50.
37. Золотарев, И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения / И.И. Золотарев // Вестник Воронежского института МВД России. – 2016. – № 3. – С. 136-139.
38. Карагодин, А.В. Правовой анализ отдельных типовых ситуаций, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие / А.В. Карагодин. – Белгород., 2015. – 279 с.
39. Калюжный, Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения / Ю.Н. Калюжный // Право и политика. – 2018. – № 7. – С. 36-39.
40. Кочеткова, Н.Д. К вопросу об административно-правовом статусе органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения в РФ / Н.Д. Кочеткова // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. – 2018. – № 2. – С. 87-91.
41. Кураков, Д.В. Отдельные аспекты применения технических средств фото- видеофиксации нарушений правил дорожного движения подразделениями ГИБДД / Д.В. Кураков // Личность. Право. Государство. – 2017. – № 3. – С. 94-97.
42. Костенков, М.В. Административная деятельность органов внутренних дел: Учебник. Общая часть / М.В. Костенков. – М., 2016. – 276 с.
43. Кокарев, А.Н. Административная деятельность органов внутренних дел / А.Н. Кокарев // Юридический вестник. – 2015. – № 6. – С. 81-84.
44. Куракин, А.В. Административная деятельность ОВД: учебник для вузов / А.В. Куракин. – М., 2015. – 476 с.

45. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов // Правоведение. – 2018. – № 1. – С. 27-31.
46. Павлинская, Ю.Б. Актуальные проблемы административной деятельности органов внутренних дел / Ю.Б. Павлинская // Юридическая наука. – 2016. – № 5. – С. 41.
47. Ряпухина, И.А. проблемы правового регулирования безопасности дорожного движения / И.А. Ряпухина // Безопасность на транспорте. – 2016. – № 4. – С. 75-79.
48. Сергеев, С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография / С.А. Сергеев. – М., 2014. – 367 с.
49. Соляной, А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений / А.В. Соляной // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – № 1. – С. 236-239.
50. Хрулева, В.В. Безопасность как конституционная категория / В.В. Хрулева // Правоведение. – 2015. – № 4. – С. 47-50.
51. Шахмаев, М.М. Осуществление органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения / М.М. Шахмаев // Государство и право. – 2018. – № 2. – С. 28-31.
52. Ярцев, Ю.С. Административная деятельность ОВД в системе обеспечения национальной безопасности / Ю.С. Ярцев // Государство и право. – 2018. – № 10. – С. 22-25.

Раздел 3 Электронные ресурсы

53. Статистические данные // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>
54. Дорожно-транспортный травматизм // [Электронный ресурс]. – URL: www.proautopravo.ru
55. Выступление В.В. Путина. О безопасности дорожного движения //

- [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.archive.kremlin.ru>
56. Значение управлять. Словарь Ушаков // [Электронный ресурс]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ushakov/889922>
57. Структура управления МВД РФ // [Электронный ресурс]. – URL: https://мвд.рф/мвд/structure1/Glavnie_upravlenija/
58. Из доклада В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Рос. Федерации 9 марта 2017г. // [Электронный ресурс]. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54014>
59. Задачи ОГБУ «БГ» // [Электронный ресурс]. – URL: <http://gibdd74.info/feedback>
60. План-график закупок // [Электронный ресурс]. – URL: <https://synapsenet.ru/searchorganization/organization/1137453011365-ogku-cov-112-bezopasnij-region/plangrafik>
61. Государственные программы Министерства общественной безопасности Челябинской области // [Электронный ресурс]. – URL: http://mob.gov74.ru/htmlpages/Show/Programs/Gosudarstvennyye_programmy/
62. Подведение итогов работы передвижных комплексов // [Электронный ресурс]. – URL: https://yamobi.ru/posts/v_chelyabinskoy_oblasti_podveli_itogi_raboty.html
63. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий // [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.government.ru/orders/19173/>
64. Сухова С. Приказано выжить [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2895457>