

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
_____ 2019 г.

**Административно-правовое регулирование деятельности
полиции по обеспечению безопасности дорожного движения**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.02.2019.519 ВКР**

Руководитель работы,
_____ 2019 г.

Автор работы, студент группы
_____ 2019 г.

Нормоконтролер доцент кафедры,
_____ 2019 г.

Челябинск 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1 ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	6
1.1 История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве.....	6
1.2 Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.....	16
2 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ.....	26
2.1 Проблемы административно-правового регулирования деятельности Госавтоинспекции.....	26
2.2 Основные направления совершенствования деятельности ДПС ГИБДД.....	35
2.3 Некоторые аспекты совершенствования правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России при фиксации административных правонарушений техническими средствами фото-, кино съемки и видеозаписи.....	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	55
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	59
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....	66

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что вопросы безопасности дорожного движения играют огромную роль в жизнедеятельности общества и государства. К тому же, масштабы ущерба от дорожно-транспортных происшествий носят колоссальный характер, что несомненно требует наиболее эффективного законодательного регулирования в обозначенной сфере. Необходимо отметить, что проблематика обеспечения безопасности дорожного движения, входит в систему национальной безопасности страны.

В целях обеспечения должного уровня безопасности в области дорожного движения, каждое государство стремится создать наиболее эффективную модель государственных органов, уполномоченных в данной отрасли. Необходимость регулирования дорожного движения со стороны государства обусловлена также тем, что транспортная безопасность, напрямую связанная с развитием экономики. В свою очередь, аварийность на автомобильном транспорте – одна из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед большинством стран. В России уровень дорожно-транспортного травматизма по-прежнему крайне высокий.

Среди многочисленного числа субъектов, деятельность которых направлена на обеспечение безопасности дорожного движения, ключевое значение имеет именно полиция. От успешной реализации полицией своих полномочий, в конечном итоге, зависит продуктивность работы и всей системы обеспечения безопасности дорожного движения. Однако, меры, принимаемые Госавтоинспекцией по выявлению нарушений ПДД и привлечению водителей к административной ответственности, являются недостаточными. Существуют проблемы в вопросах обеспечения служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов. В связи с этим, тема административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения имеет важное значение.

Объектом выпускной квалификационной работы является совокупность общественных отношений, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Предмет исследования составляют теоретические, правовые и организационные аспекты административно-правовой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Целью работы является анализ действующего уголовного, административного законодательства, правоприменительной практики, теоретические труды ученых, посвященные проблемам обеспечения безопасности в области дорожного движения.

Для достижения данной цели в работе ставятся и решаются следующие задачи:

- 1) привести определение административного правонарушения в области дорожного движения, раскрыть его особенности и структуру;
- 2) исследовать историю становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве;
- 3) раскрыть основные проблемы административно-правового регулирования деятельности Госавтоинспекции;
- 4) раскрыть формы и методы контроля за дорожным движением;
- 5) изучить вопросы совершенствования правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России при фиксации административных правонарушений техническими средствами фото-, киносъемки и видеозаписи;

Нормативная база исследования включает: Конституцию Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Законы Российской Федерации, в частности: Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», «О техническом осмотре транспортных средств», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев

транспортных средств», «О полиции», постановления Правительства РФ, Постановления пленума Верховного суда РФ и др.

Теоретическая основа исследования: труды отечественных ученых в области уголовного, административного права и других отраслей науки, материалы научных и научно-практических конференций, опубликованные в периодической печати, научные статьи, посвященные обозначенной проблематике.

Эмпирическую базу исследования составили данные официальной статистики.

Результаты работы имеют практическую значимость, содержат выводы и предложения автора по проблемам, связанным с совершенствованием законодательства в данной сфере.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, разделенных на параграфы, заключения и списка используемых источников и литературы.

ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1 История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве

Человеческая потребность в перемещении обусловило изобретение транспортных средств, которые требовали создания дорожных сетей. Исследование этапов исторического развития дорожного движения указывает на то, что необходимость в упорядочении дорожного движения возникла еще во времена гужевого транспорта. Следовательно, развитие правовых дефиниций в рассматриваемой области связано с повышением уровня интенсивности перевозок конным транспортом, а не с изобретением автомобиля. Однако, огромную роль в формировании современной системы обеспечения безопасности дорожного движения сыграла стремительная автомобилизация. Исторический анализ формирования данной системы способствует наиболее полному уяснению основных принципов и механизмов её функционирования. По нашему мнению, процесс формирования отечественной системы безопасности дорожного движения можно подразделяется на семь исторических этапов.

Первые попытки законодательно урегулировать дорожное движения, которые, главным образом, направлены на повышение его безопасности, были предприняты в XVII в. Данные правовые нормы сконцентрировались в специальных указах царей Петра Алексеевича и Ивана Алексеевича Романовых от 03.01.1683 года, согласно которым «при первом задержании нарушителя ограничивались внушением, при повторном – секли кнутом, на третий раз ссылали на каторгу. В 1732 г. для извозчиков, предпочитающих «резвую» езду была предусмотрена смертная казнь»¹.

¹ Талицкий И.И. Безопасность движения на автомобильном транспорте. – М., 1998. – С. 48.

В целях соблюдения предписаний указов по правилам дорожного движения в нашей стране в 1745 году был издан специальный указ генерал-полицмейстера В.Н. Татищева, предписывающий правило, согласно которым извозчики были обязаны носить специальную одежду и кожаные ярлыки с индивидуальным номером. В этот же период в крупных российских городах преступили к организации раздельного движения пешеходных и транспортных потоков. Новым элементом в организации дорожного движения стало расширение полномочий полиции. Так, согласно распоряжению генерал-полицмейстера Н.И. Чичерина, в 1775 году на полицейские подразделения возлагались обязанности по надзору за содержанием в исправном состоянии мостов и железнодорожных переездов, освещением города и чистотой улиц.

Развитие дорожного транспорта ни могло не отразиться на формировании системы правового регулирования безопасности дорожного движения, поскольку без пересечений шоссе и железных дорог с обойтись невозможно. В связи с этим, начали появляться правила проезда и перехода железнодорожных путей. В целях упорядочения порядка перехода и проезда железнодорожных путей, «во избежание столкновений и повреждений железнодорожного полотна на них стали устанавливать шлагбаумы, которые открывались и закрывались после каждого проезда через полотно. Гражданам запрещалось под страхом штрафов перетаскивать грузы через переезды волоком, прогонять скот через не оборудованные для этих целей места. В случае порчи полотна нарушители могли быть подвергнуты тюремному заключению»¹.

Прообразом современных правил безопасности дорожного движения стали «Наставления старостам извозщицъем и извозчикам», которые были разработаны петербургской полицией. Так, например, впервые были

¹ Суковицин В.И. Деятельность полиции России по обеспечению безопасности дорожного движения (1850 - 1868 гг.) – М., 1999. – № 8. – С. 67.

определены возрастные требования к извозчикам, который составлял не менее 15 и не более 65 лет, а также устанавливалось максимальное количество лошадей, запряженных в повозку.

Следующий этап развития системы безопасности дорожного движения связан с созданием и массовым распространением автомобиля в конце XIX – начале XX вв. Изобретение автоматических средств передвижения необратимо отразилось на всей человеческой истории, изменив её ход. Бурное развитие промышленного капитализма во второй половине XIX века привело к тому, что уже в 1895 году по столичным улицам проследовал первый автомобиль. Запуск процессов автомобилизации обусловило потребность в радикальном совершенствовании правовой базы в области дорожного движения, первым шагом к которой стало принятие постановления «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах»¹. Данное постановление определяло порядок передвижения на автомобилях и установлению обязательных технических норм к транспортным средствам. Первые дорожные знаки стали появляться в России после ратификации в 1910 году Международной конвенции относительно движения автомобилей.

Третий этап также характеризуется большим числом проблем в формировании системы безопасности дорожного движения, которые в большей степени были связаны с созданием Советской республики. Неблагоприятная обстановка, сложившаяся после Первой Мировой войны и революционных потрясений, требовала от государства решительных действий для динамичного восстановления и развития страны, что невозможно без широкого использования автомобильного транспорта. Обязанности по обеспечению правопорядка были возложены на – милицию. С момента учреждения данного государственного органа на него были

¹ Гордиенко М.П., Смирнов Л.М. От повозки до автомобиля. – Алмата, 1990. – С. 112.

возложены обязанности по обеспечению безопасности движения пешеходов и транспортных средств.

Декрет Совета Народных Комиссаров от 10.06.1920 года «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)»¹, утвержденный председателем СНК В. Ульяновым (Лениным), установил наиболее важные правовые положения, которые находят свое отражения по сегодняшний день. Так, впервые были установлена обязанность водителей иметь при себе «шоферские документы», путевые листы, а каждая курсирующая автомашина должна иметь два печатных номерных знака и звуковой сигнал. Помимо формальных и технических предписаний, данный правовой акт устанавливал конкретные правила дорожного движения. Так, например, запрещалось совершать обгон на узком участке проезжей части, срезание углов, оставлять без присмотра автомобиль, езда левой стороной (по встречной полосе движения), а также скоростной режим в ночное время суток в условиях отсутствия световых приборов – не более 10 верст в час. Помимо прочего, указанным документом устанавливался запрет на езду без глушителя.

Контролирующим органом в данной сфере была – Автоинспекция Транспортного отдела Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. Сотрудники указанного органа наделялись довольно обширными правами, которые довольно часто перекликались с обязанностями постовых милиционеров.

Закономерным итогом развития правовой основы регулирования дорожного движения и стремительного роста автомобилизации, стало создание Госавтоинспекции в составе милиции, что во многом предопределило не только дальнейшую деятельность ГАИ, но и организацию всей системы безопасности дорожного движения. Стоит отметить, что в

¹ Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям(Правила)» от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. – 1920.

милиции существовало два органа, спецификой которых была безопасность дорожного движения – отделы регулирования уличного движения в городах (ОРУД) и ГАИ, первый осуществлял свою деятельность вплоть до 1960 года, наряду с проходившими изменениями в Госавтоинспекции. Период с 1936 года до начала Второй Мировой войны характеризуется формированием и совершенствованием Госавтоинспекции, при котором разрабатывался порядок несения службы, утверждалась структура данного подразделения, разрабатывался порядок отбора и назначения кадров.

В конце 30-х годов подразделения милиции, уполномоченные осуществлять деятельность по организации дорожного движения, были насыщены профессиональными кадрами, а законодателем были сформулированы направления их деятельности, механизм работы. Указанный исторический период характеризуется положительной динамикой в рассматриваемой сфере, в частности было осуществлена установка дорожных знаков и светофоров в городе Москва, а также строительство прямых асфальтированных магистралей в крупных городах СССР. «В совокупности указанные достижения привели к снижению аварийности»¹.

Стремительное развитие автомобилестроения и смежных отраслей народного хозяйства, а также уличной дорожной сети вывело юридическое упорядочение аспектов безопасности дорожного движения на качественно новый уровень, что, в свою очередь, усложнило и расширило функции государственных органов по организации дорожного движения. Технические и научные аспекты набирают наибольшую значимость. Очередное реформирование Госавтоинспекции, развитие информационно-аналитической деятельности, научной и проектной работы, увеличение темпов роста дорожного строительства, привело к созданию целостной системы обеспечения безопасности дорожного движения в конце 30-х гг. XX в.

¹ Исаев А.С. От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. – М., 1961. – С. 28.

В указанный период стали появляться такие научные учреждения, как (Центральный автоэксплуатационный научно-исследовательский институт — ЦАНИИ), а также массовую добровольную общественную организацию, призванную содействовать развитию автомобильного транспорта, дорожному строительству и подготовке водительских кадров «Автодор».

Четвертый этап протекал в военное время 1941 – 1945 годов. Во время Великой Отечественной войны государственные органы, обеспечивающие безопасность дорожного движения, претерпели существенные изменения. Специфика этого исторического периода обусловила трансформацию функций и задач, выполняемых ГАИ. Из-за военного положения подразделения ОРУД И ГАИ были вынуждены перестроить свою деятельность, сконцентрировавшись, прежде всего, на проведении мобилизации авто-мототранспорта и тракторов для армейских нужд¹.

Следующий исторический этап во многом связан с развитием дорожной сети Советского Союза, а также со стремительными темпами автомобильной отрасли страны. Временные рамки данного периода определяются 1945 г. - 1965 г. В обозначенное время государство нуждалось в восстановлении после войны, подъемом сельского хозяйства, в индустриальной перестройке под нужды гражданского общества, развитии экономики. Именно в этот период были заложены основополагающие принципы развития существующей автомобильной промышленности. Стремительное развитие автомобилизации вызвало необходимость в некотором трансформировании органов государственной власти, отвечающих за безопасность дорожного движения.

После 1955 года Госавтоинспекция находилась в структуре новоучрежденного государственного органа МВД РСФСР. «Форсированное развитие государства, увеличением культурно-бытовых нужд общества, рост

¹ Советская милиция: история и современность (1917 – 1987). – М., 1987. – С. 160.

городов обусловил расширение полномочий подразделений ГАИ»¹. В частности, после утверждения Положения о Госавтоинспекции МООП РСФСР «в обязанность подразделений Госавтоинспекции была включена функция по обеспечению безопасности движения пешеходов»². К слову, до обозначенного периода к компетенции ГАИ относился только автотранспортный транспорт.

В период с 1955 по 1957 год проводилась крупномасштабная работа в законодательной отрасли по направлению обеспечения безопасности дорожного движения. «Указанные изменения включали в себя принятие нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы уличного движения, которые, в последующем стали базой для создания единых правил дорожного движения СССР».

Возрастание роли подразделений Госавтоинспекции приводит к существенному расширению их функций. Следствием расширения прав и обязанностей подразделений ГАИ, стали сложности во взаимодействии с другими подразделениями МВД РСФСР. Ведомственными правовыми актами были разрешены вопросы взаимодействия различных подразделений, а также в середине 60 – х годов функции ОРУД были переданы Госавтоинспекции.

Новой вехой развития обеспечения безопасности дорожного движения во второй половине 60-х годах XX века стала разработка системного подхода к данному вопросу, который позволял повысить эффективность самой деятельности Госавтоинспекции. Принимаемые в этот период времени нормативно-правовые акты содержали в себе нормы, призванные бороться с дорожно-транспортными происшествиями в условиях нарастающего числа количества автомобилей на дорогах. Главной задачей становится поиск системного и комплексного подхода к выявленной социальной проблеме,

¹ Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения. – М., 2010. – № 3. – С. 34.

² Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Федоров В.А., Б.В. Россинский История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России. – М., 1996. – С. 177.

большое внимание было уделено предупредительным мерам, законодатели прибегли к увеличению ответственности уполномоченных в сфере обеспечения безопасности дорожного движения должностных лиц в частности, и, министерств, ведомств и общественных объединений, привлекаемых к разрешению указанной социальной проблемы в общем. Помимо этого, в конструкцию автомобилей вносились технические изменения, позволяющие проводить качественное полное техническое обслуживание, выделялись средства для ремонта и улучшения дорожных покрытий, усовершенствовалась техника дорожного строительства, дороги оснащались специальными средствами регулирования движения. Была усовершенствована подготовка будущих водителей¹, велась пропаганда здорового образа жизни и безопасного вождения.

Однако, в связи с укореняющейся тенденцией усиления административизма в государственной системе управления сделало дальнейшее развитие невозможным. На Госавтоинспекцию было возложено множество задач, которые ранее не входили в ее компетенцию, тем самым отвлекая ее от выполнения основной функции – обеспечение безопасности передвижения на дорогах. И к середине 80-х годов уже отмечается спад результативности деятельности ГАИ, которая продолжилась вплоть до конца 90-х годов.

Следующий исторический ознаменовал собой комплексные преобразования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Происходившие в стране политические, экономические и социальные преобразования, приводили к потрясениям во всех отраслях жизни общества. Последствия развала СССР в начале 90-х годов XX века привело к негативным тенденциям в рассматриваемой нами отрасли. Так, например, значительно сократился уровень строительства дорожного

¹ Опарин Н.Г. Учебно-методическое пособие «Вождение легкового автомобиля. – М.,1984. – С. 4.

полотна. Вместе с тем, численность автомобилей на дорогах показывала поступательный рост. «Закономерным следствием финансового кризиса в области дорожного хозяйства стал существенный разрыв между постоянно растущим числом автомобилей и протяженностью, и качеством дорожных систем»¹. Кризис российской государственности привел к появлению коррупционных проявления среди сотрудников ГИБДД, что также негативным образом сказывалось на общей картине организации безопасного дорожного движения.

Однако, со стороны автомобильного сообщества также наметились негативные тенденции, преимущественно выражающиеся в общей водительской дисциплине и агрессии участников дорожного движения друг к другу. Коррупция среди сотрудников органов внутренних дел и организаций, осуществляющих подготовку водительских кадров, порождало чувство вседозволенности и безнаказанности у недисциплинированных водителей.

В свою очередь, в законодательстве произошли качественные изменения.

В указанный период был принят нормативно правовой акт, которым была создана Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД РФ².

Тем не менее, основные показатели аварийности и смертности на дорогах демонстрировали посткупальный рост. По этой причине, Правительством РФ проблема в обозначенной отрасли стала рассматриваться как угроза национальной безопасности России. Однако, наиболее крупномасштабные действия по борьбе с аварийностью, смертностью,

¹ Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения. – М., 2010. – № 3. – С. 35.

² Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «положением о государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел российской федерации») № 711 // Российская газета. – 1998. – № 25. – Ст. 2897.

детского дорожно-транспортного травматизма характеризуется начали предприниматься в середине 2000-х годов.

Общество и государство нуждалось в специальном нормативно-правовом акте, который регулирует вопросы улучшения автодорожной инфраструктуры, качественной кадровой подготовки автолюбителей, ужесточение мер ответственности за совершение административных правонарушений и преступлений в области дорожного движения, применение специальных технических устройств контроля дорожного движения, а также проведение профилактической и пропагандистской деятельности. Таким образом, в 2008 году была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»¹. Комплексный подход к разрешению проблем в области обеспечения безопасного дорожного движения после принятия указанной программы привела к положительным результатам.

В 2013 году было принято Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»². Современный этап развития характеризуется ужесточением мер ответственности за правонарушения и преступления в сфере безопасности дорожного движения, борьбой с коррупцией среди сотрудников органов внутренних дел, а также применением современных систем фото- и видео фиксации.

Подытоживая вышесказанное, хотелось бы еще раз подчеркнуть, что исследование исторических этапов формирования отечественной системы безопасности, указывает на необходимость комплексного подхода к разрешению проблематики безопасного дорожного движения. Стабильное

¹ Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» № 100 // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 9. – Ст. 1020.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» № 864 (ред. от 13.12.2017) // Российская газета. – 2013. – № 29. – Ст. 2010.

функционирование эффективной системы обеспечения безопасности дорожного движения возможно только в результате скоординированной работы со стороны государства органов, научного сообщества, общественных объединений и граждан.

1.2 Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения

Законодательное регулирование вопросов обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется посредством комплекса административных норм, устанавливающих правовой режим, закрепляющий права и обязанности участников дорожного движения «в соответствии с заложенной в нормах идеальной моделью такого поведения»¹.

Статистические показатели о количестве совершаемых дорожно-транспортных происшествий свидетельствуют о тысячах ДТП, в которых гибнет огромное число людей. Например, по данной официальной статистике МВД России за 2012 год было зафиксировано 203,6 тысяч ДТП, в результате которых погибло 27,9 тыс. человек². Действующая Концепция, направленная на повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах, указывает на «исключение из сферы производства людей трудоспособного возраста, а также наносит огромный моральный и материальный ущерб»³. В свою очередь, в 2016 году было зарегистрировано более 92 млн. правонарушений в области дорожного движения, что

¹ Занина Т.М., Четверикова А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. –Казань, 2014. № 4. – С. 50.

² Официальный сайт Министерства внутренних дел РФ. Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за 2012 год [Электронный ресурс] URL: <https://мвд.рф>.

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» № 864 (ред. от 13.12.2017) // Российская газета. – 2013. – № 29. – Ст. 2010.

составило 88% от общего количества административных правонарушений, пресеченных сотрудниками органов внутренних дел¹.

Большое число нарушений в области дорожного движения как со стороны государства, так и со стороны участников дорожного движения, безусловно, оказывает негативное влияние на развитие страны, нарушает конституционные права и свободы граждан, наносит экономический ущерб обществу и государству.

Регулирование системы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из значимых обязанностей государства по поддержанию правопорядка. Проблематика безопасности на дорогах взаимосвязана с административно-управленческой деятельностью государственных органов указывает на важность применения всего аппарата общей теории управления, который является базой научного подхода административного права, позволяющего выявлять специфику управления применительно к конкретным сферам жизнедеятельности общества»².

Тем не менее, в обозначенном вопросе существует ряд проблем, которые во многом вызваны неопределенностью и многообразием научных подходов к основным понятиям, на основании которых строится система регулирования безопасности дорожного движения. В частности, дискуссию среди правоведов и законодателей вызывают такие понятия, как «общественная безопасность», «дорожное движение» и «безопасность дорожного движения». Данной проблематике было посвящено большое количество научных трудов.

На необходимость установление общепризнанной правовой дефиниции безопасности дорожного движения указывает Майоров В.И. «центральное место в числе объектов теоретического изучения обеспечения безопасности

¹ Официальный сайт Министерства внутренних дел РФ. Результаты реализации государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» в 2016 году [Электронный ресурс] URL: <https://мвд.рф>.

² Бельский К.С. Феноменология административного права. – Смоленск, 1995. – С. 144.

дорожного движения принадлежит исследованию понятия безопасности дорожного движения, от решения которого зависит создание эффективной концепции безопасности дорожного движения»¹.

В свою очередь, Полякова С.В. под определением безопасности дорожного движения предлагает понимать «характеристику института безопасности дорожного движения, подкрепленную правовыми нормами и отражающую его как процесс степени защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»². В качестве «реального юридического явления, функциональное назначение которой является обеспечение и восстановление правопорядка, предупреждение правонарушений»³ Томилова А.В. предлагает рассматривать дефиницию безопасности дорожного движения.

Несмотря на терминологическую неопределенность по вопросу формулирования правовой дефиниции такого многоаспектного явления, как «безопасность дорожного движения», существует его законодательное закрепление в ряде нормативно-правовых актов, таких как ФЗ «О безопасности дорожного движения», «О транспортной безопасности», «О безопасности». Согласно приведенным законодательным нормам под безопасностью дорожного движения понимается «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»⁴.

Проанализировав различные точки зрения, касаемо понятия «безопасность дорожного движения» позволяет систематизировать несколько тезисов:

¹ Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы. – Челябинск, 2012. – С. 100.

² Полякова С.В. Безопасность дорожного движения: истоки, история и реальность. – Екатеринбург, 2013. – С. 111.

³ Томилова А.В. Анализ научных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения». – Челябинск, 2008. – С. 25.

⁴ Федеральный закон от 10.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ (в ред. от 23.07.2013 г.) // Собрание Законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

- 1) свойство, которое гарантирует процесс дорожного передвижения;
- 2) состояние действительности, характеризующейся отсутствием дорожно-транспортных происшествий;
- 3) перечень условий, обеспечивающих безопасность дорожного движения, сохранять заданную функциональность в необходимых пределах;
- 4) систему элементов, обеспечивающих защиту объекта от опасных внутренних и внешних воздействий дорожного движения.

Подчеркнём, что исключение риска наступления вредных последствий невозможно, в виду объективности существования опасности. В связи с этим, на наш взгляд, безопасность дорожного движения – это совокупность свойств, условий, состояний дорожного движения, которые урегулированы законодательными нормами, которые направлены на обеспечение защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, возникающих в процессе дорожного движения.

Актуальность изучения проблематики обеспечения безопасности дорожного движения в рамках административного права была обозначена еще более 35 лет назад В.В. Лукьяновым, который высказал мнение о том, что «обеспечивать безопасность дорожного движения - это означает добиваться снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых в условиях развития автомобилизации»¹. По нашему мнению, указанная позиция продолжает сохранять свою актуальность, поскольку дорожное движение, которое выражается в перемещении людей и грузов, нуждается в урегулировании, в первую очередь, нормами административного права.

Нормы административного права позволяют установить порядок построения органов, уполномоченных в области дорожного движения, установить, сформулировать их правовой статус, а также определить

¹ Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М., 1983. – С. 169.

правовую систему безопасности дорожного движения и ее функции. Характерные для административного права методы юридического воздействия, такие как запреты и обвязывание, также применяются в вопросах обеспечения безопасности на дорогах.

Благодаря установлению административно-правовых норм, посвященных безопасности дорожного движения, уличное движение приобретает определенный порядок. «Общественные отношения, опосредованные использованием техники, образующие сферу дорожного движения, нуждаются в гораздо большем позитивном регулировании, нежели другие виды отношений»¹.

Абсолютное большинство ученых административистов, труды которых так или иначе посвящены анализу рассматриваемой проблематики, указывают на необходимость системного подхода к ее разрешению, поскольку ее следует рассматривать как сложную систему, составные части которой находятся в органическом взаимодействии и неразрывны друг с другом.

Вопросы построения системы обеспечения безопасности дорожного движения, безусловно, носят межотраслевой характер. Указывая на данное обстоятельство, Россинский Б.В. отмечает, что «необходимость рассмотрения организационной структуры и специальных функций межотраслевых систем управления, проблемы разграничения контрольной и надзорной деятельности в межотраслевых системах управления, проблемы реализации административных методов управления и мер государственного принуждения в межотраслевой системе обеспечения безопасности дорожного движения»².

¹ Томилова А.В. Анализ научных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения». – Челябинск, 2008. – С. 26.

² Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: тенденции, проблемы и перспективы развития. – М., 1993. – С. 28.

Изучая труды В.И. Майорова, было выяснено, что элементы системы обеспечения безопасности дорожного движения можно подразделить на подсистему реализации транспортной возможности, подсистему подготовки и обслуживания дорожного движения и подсистему органов исполнительной власти. В первом случае, автор акцентирует внимание на совокупности элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения, реализация которых удовлетворяет социальный запрос на перемещения людей и грузов. Вторая группа элементов призвана обеспечить соответствующую подготовку участников дорожного движения, а также организационно-техническое соответствие транспортной системы потребностям общества. В свою очередь, третья совокупность элементов призвана урегулировать вопросы государственного управления по отношению к первой и второй подсистемам¹.

Таким образом, система обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой сложную систему межотраслевых элементов, органично взаимодействующих между собой, регулируемых нормами административного права:

1. Законодательные нормы, устанавливающие базовый вектор деятельности органов государственной власти, уполномоченных в области обеспечения безопасности дорожного движения, механизма контроля и надзора за их деятельностью.

2. Субъекты административных отношений, которые создают и осуществляют контроль за системой безопасности дорожного движения.

3. Нормы административно-правового принуждения и управления, которые воплощаются в жизнь уполномоченными на то государственными органами.

Являясь сложной межотраслевой структурой правовой институт

¹ Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы. – Челябинск, 2012. – С. 100.

безопасности дорожного движения обеспечивается также общественными, экономическими, инновационными аспектами жизнедеятельности государства и социума. Улучшение качества дорожной инфраструктуры, деятельность государственных органов, уполномоченных обеспечивать безопасность дорожного движения и другое, во многом зависят от успешности развития вышеперечисленных аспектов.

Прежде чем перейти к выводам по данному параграфу, обратимся к понятию системы обеспечения безопасности дорожного движения, наиболее точное определение которому, на наш взгляд, приводит Войтенков Е.А. в своей научно-исследовательской работе, посвященной анализу отдельных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения на протяжении различных этапах исторического развития, политических, экономических и социальных преобразований. Итак, система обеспечения безопасности дорожного движения – это структурированная система направленных действий, воплощаемых в жизнь компетентными государственными органами в правовой, политической, экономической, социальной, научной, организационной, контрольной, надзорной областях, а также предпринимаемые меры общественных организаций, направленные на снижение числа дорожно-транспортных происшествий и профилактику аварийности на дорогах, «повышения уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»¹.

Таким образом, проводя анализ основополагающих элементов регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, исследовав различные точки зрения ученых по данному вопросу, мы пришли к выводу о том, что в существующей модели главенствующая роль отводится ГАИ, на которую, прежде всего, возложены обязанности по обеспечению

¹ Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России. – М., 2014. – С. 49.

безопасности дорожного движения и предусмотрена ответственность за состояние аварийности.

Наряду с этим, среди научного сообщества продолжают возникать дискуссии по поводу изучения ключевых аспектов обеспечения безопасности дорожного движения, например, таких как понятие «безопасность дорожного движения», несмотря на «четко законодательное закрепление данной дефиниции в ряде нормативно-правовых актов»¹. Многообразие мнений, существующих в научном сообществе, указывает на необходимость в комплексном подходе к научно обоснованному совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения.

На основании действующего законодательства и авторитетных мнений многих ученых, можно смело утверждать о том, что система обеспечения безопасности дорожного движения формирует определенные типовые модели административно-управленческой деятельности государственного аппарата, основываясь на его многообразии и системы многоуровневых элементов. Система обеспечения безопасности дорожного движения, являясь государственной подсистемой, обладает всеми основными, присущими государственным системам признаками, вместе с тем для нее свойственно наличие индивидуальных, характерных признаков, связанных с управляющим воздействием на общественные отношения в области дорожного движения.

В общем виде представляется возможным выделить следующие основные признаки системы обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Системе обеспечения БДД присуще наличие устойчивых взаимосвязей между отдельными ее элементами, при помощи которых общество и государство стремятся достичь позитивных результатов в обеспечении безопасности на дорогах.

¹ Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х - середине 80-х гг. XX в. – М., 2006. – С. 9.

2. Данная система характеризуется целостной структурой, в рамках которой происходит вышеупомянутое взаимодействие элементов в сфере дорожного движения.

3. Неотъемлемым признаком рассматриваемой системы является присутствие особых юридических форм выражения, которые находят свое отражения в различных нормативных, локальных и индивидуальных актах, благодаря которым реализуются задачи по снижению аварийности на дорогах и так далее.

4. Система обеспечения безопасности дорожного движения имеет особые свойства, которыми в отдельность ее составные части не характеризуются, но в совокупности позволяют достичь необходимого эффекта.

5. Изучаемая система является абстрактной, то есть ее невозможно рассмотреть в общем виде, поскольку ее структура не обособлена четкими законодательными границами, а представляет собой совокупность различных точек зрения ученых. В свою очередь, нельзя отрицать существование различных органов государственной власти, которые объединены специфическими правами и обязанностями в целях реализации общих целей и задач в области обеспечения БДД.

6. Система обеспечения БДД также характеризуется внешним системным взаимодействием ее элементов с иными подсистемами государственного управления, в частности, с системой обеспечения безопасности общества и государства в целом, последняя из которых выступает в роли властного компонента.

7. Одним из неотъемлемых признаков системы обеспечения БДД является строгая определенность социальных взаимоотношений, дорожных процессов и явлений, управленческое регулирование которыми возложено на государство.

8. Индивидуальным признаком рассматриваемой системы является наличие качественного управленческого воздействия субъекта управления на объект управления.

9. Иерархичность системы обеспечения БДД, поскольку указанная деятельность осуществляется как на международном и федеральном уровне, так и на региональном, муниципальном и точечном (на конкретном участке) уровне.

10. Относительная самостоятельность государственных органов, задействованных в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, которые обладают специфическими компетенциями.

11. Необходимым критерием развития любой государственной системы, в том числе, системы, призванной обеспечивать безопасность дорожного движения, является способность развиваться и совершенствоваться в условиях, отвечающих современной реальности.

12. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является естественным социальным явлением, обуславливающим закономерную устойчивость и функционирование самой системы, изменяющейся под действием окружающего из вне обстановки.

Таким образом, для наиболее глубокого анализа и осмысления сущности государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения необходимо, в первую очередь, детально изучить все характеризующие ее признаки, что позволит в дальнейшем повысить эффективность ее деятельности, используя заложенные в нее ресурсы.

2АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

2.1 Проблемы административно-правового регулирования деятельности Госавтоинспекции

На сегодняшний день, дорожное движение в России можно охарактеризовать как высокоинтенсивное, в которое так или иначе вовлечено огромное число людей и транспортных средств. Существующее положение вещей указывает на необходимость совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также снижения числа дорожно-транспортных происшествий и возникающих на их почве травматизма и иных вредных последствий. Дисциплинированное поведение участников дорожного движения во многом зависит от контроля за процессом движения со стороны государства.

Для решения задач по обеспечению безопасности дорожного движения, стоящих перед подразделениями ГИБДД РФ существует целый ряд административно-правовых средств и методов. Примерно за последние двадцать лет был принят целый ряд нормативных правовых актов, которые имели довольно большое организационное и управленческое значение в сфере по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД). В частности, это:

1. УК РФ.
2. КоАП РФ.

3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196 – ФЗ от 10.12.1995 г. В нем закреплены основы государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; представлена единая терминология, используемая в рассматриваемой сфере; регламентируется разработка программ повышения безопасности дорожного движения,

установлены виды работ и услуг, при выполнении которых должна обеспечиваться безопасность на дорогах; определены ответственные за обеспечение безопасности субъекты и предусмотрена в общем виде ответственность за нарушение законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ.

5. Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 01.07.2011 № 170-ФЗ.

6. Постановление Правительства РФ от 08.04.1992 № 228 «О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации».

7. Постановление Правительства РФ № 647 Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий от 29.06.1995.

8. Постановление Правительства РФ № 1090 «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»). Их основное содержание составляют предписания и запреты на действия участников дорожного движения в определенных ситуациях в сфере дорожного движения, за нарушения которых установлена система мер государственно-правового (административно-правового, уголовно-правового и гражданско-правового) принуждения.

9. Указ Президента РФ № 711 О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения от 15.06.1998 (вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации).

10. Указ Президента РФ № 635 Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства от 19.05.2012.

11. Приказ МВД № 664 России от 23.08.2017 г. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. В целях формирования и проведения единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

На МВД России со стороны правительства было возложено осуществление координации деятельности не только федеральных органов исполнительной власти, но и органов исполнительной власти субъектов РФ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Одним из основных направлений деятельности полиции является обеспечение БДД, в области которого на сотрудников полиции возлагаются следующие обязанности:

1) осуществление надзора за соблюдением технических норм и правил, а также стандартов и иных требований нормативных документов в данной области;

2) осуществление государственного учета основных показателей состояния безопасности на дорогах;

3) регулирование дорожного движения;

4) оформление документов о ДТП;

5) принятие экзаменов на право управления автотранспортными средствами и выдача водительских удостоверений;

6) регистрация автомобилей и прицепов и выдача в установленных случаях свидетельств о допуске их к перевозке опасных грузов;

- 7) осуществление сопровождений автомобилей;
- 8) согласование маршрутов движения транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов.

Главным органом в системе МВД России, который отвечает за обеспечение БДД, выступает Государственная инспекция безопасности дорожного движения (далее – Госавтоинспекция, ГИБДД). Систему службы Госавтоинспекции составляют следующие органы и подразделения ГИБДД МВД России.

Главное управление по обеспечению БДД МВД России (далее – ГУОБДД МВД России), которое является главным субъектом управления ГИБДД. Начальник подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне является по должности главным государственным инспектором БДД РФ.

Подразделение ГИБДД на федеральном уровне выполняет функции государственного заказчика, возложенные на МВД России, в том числе по изготовлению:

- 1) бланков водительских удостоверений;
- 2) государственных регистрационных знаков на транспортные средства;
- 3) другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;
- 4) оперативно-технических средств для Госавтоинспекции.

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения и его заместители назначаются на должность и освобождаются от должности Президентом России по представлению Министра внутренних дел РФ. Структура и штатная численность подразделений Госавтоинспекции на федеральном уровне утверждаются министром внутренних дел РФ по представлению руководителя подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне.

Структура подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне включает в себя:

- 1) управление (отдел, отделение) ГИБДД;
- 2) межрайонные подразделения ГИБДД:
 - регистрационно-экзаменационные подразделения;
 - подразделения государственного технического осмотра автотранспортных средств;
- 3) центр (группу) автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД;
- 4) строевые подразделения ДПС ГИБДД:
 - обеспечивающие БДД на федеральных трассах, региональных трассах с интенсивным дорожным движением;
 - оперативного реагирования;
 - по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения (АСН).

Комплексный подход по противодействию высокой аварийности на дорогах, детского дорожно-транспортного травматизма, коррупционных проявлений среди лиц, отвечающих за безопасность дорожного движения, по мнению Дугенец А.С., обозначился только после включения в число основных задач МВД – обеспечение безопасности дорожного движения. «В 2004 году на МВД были возложены обязанности по координации федеральных и региональных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения»¹.

Принятие в 2011 году Федерального закона «О полиции» ознаменовало собой ряд изменений, касательно неукоснительного соблюдения прав и свобод человека; исключения обязанностей полиции, дублирующих друг друга; повышения качества деятельности, в том числе, подразделений ГИБДД. По большей части, правовые изменения носили позитивный характер, так как избавили сотрудников Госавтоинспекции от выполнения

¹ Дугенец А.С. Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения. – Ульяновск, 2011. – С. 88.

малоэффективных функций. Однако, после принятия данного правового акта, деятельность ГИБДД в области профилактики дорожно-транспортных происшествий значительно ослабла.

После принятия ФЗ «О полиции», сотрудники Госавтоинспекции были лишены полномочий по организации и проведению государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним. В свою очередь, ранее данная обязанность сотрудников милиции была установлена Законом «О милиции»¹. После принятия в 2011 году ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств»² в обязанности подразделений ГИБДД стали входить только вопросы ведения единой автоматизированной информационной системы технического осмотра. Решение изъять данные полномочия у полиции объяснялись наличием высокого уровня коррупционной составляющей среди сотрудников ГИБДД при проведении технического осмотра транспортных средств. Однако, Владимир Фёдоров, бывший начальник Главного управления ГИБДД МВД России считает, что «государство, освободившись от контроля за проведением технического осмотра транспортных средств, понесло значительные потери в вопросах обороны - учетные дела военкоматов во многом решались при техосмотре, проводимом Госавтоинспекцией»³. По нашему мнению, лишив подразделения ГИБДД прав проводить государственный технический осмотр транспортных средств законодатель тем самым исключил возможность осуществлять профилактику дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине неисправности транспортных средств.

В свою очередь, принятие закона о полиции, в большинстве своем, привело к качественным изменениям. Так, исключив обязанности

¹ Закон РФ от 18.04.1991 г. «О милиции» № 1026-1 (ред. от 27.07.2010 г.) // Ведомости СНД и ВС РСФСР. – 1991. – № 16. – Ст. 503.

² Федеральный закон от 07.02.2011 г. «О полиции» № 3-ФЗ (ред. от 01.04.2019 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.

³ Владимир Федоров о реформе МВД [Электронный ресурс] URL: <https://avtomir.ru>.

сотрудников Госавтоинспекции по контролю исполнения собственниками автомобилей обязанности по страхованию гражданской ответственности, а также предоставления информации, относящейся к осуществлению такого страхования, безусловно, можно отнести к положительным преобразованиям.

Новеллой закона также стало отнесение к обязанности сотрудников ГИБДД осуществление сопровождения транспортных средств. Процедура сопровождения транспортных средств призвана разрешать следующие задачи: обеспечения приоритетного передвижения сопровождаемых транспортных средств по маршруту следования, а также воплощение в жизнь дополнительных мер по предупреждению по маршруту следования ДТП с участием сопровождаемых транспортных средств.

ФЗ «О полиции» уполномочил полицию запрещать эксплуатацию транспортных средств и прицепов к ним, тракторов и других самоходных машин, путем принудительного изъятия государственных регистрационных знаков. Однако, закон «О милиции» также предоставлял сотрудникам ГИБДД указанные полномочия, но только по двум основаниям: наличием у транспортных средств технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения; неисполнение их владельцами обязанности по страхованию гражданской ответственности. На сегодняшний день сотрудники полиции имеют право запретить эксплуатацию транспортного средства в случае, если: имеются скрытые, изменённые, поддельные номерные узлы и агрегаты либо поддельные, измененные государственные регистрационные знаки; не пройден государственный технический осмотр, в случаях, предусмотренных законодательством РФ; наличие маркировки, не соответствующей данным, указанным в регистрационных документах.

По «новому» законодательству, на ГИБДД были возложены полномочия по утверждению маршрутов транспортных средств, которые перевозят крупногабаритные и тяжеловесные грузы.

Помимо того, что на полицию возложены обязанности по розыску угнанных, похищенных транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с места совершения дорожно-транспортного происшествия, новизной ФЗ «О полиции» стало появление прав у сотрудников полиции по задержанию разыскиваемых транспортных средств, а также транспорта, которое имеет отношение к совершению других преступлений и способствует его раскрытию по горячим следам. Задержание транспортного средства – это мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, заключающаяся в исключении транспортного средства из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения его при помощи другого транспортного средства и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку) до устранения причины задержания. Отстранение от управления транспортным средством – это временная мера, заключаемая в запрещении лицу осуществлять действия, в результате которых транспортное средство может быть приведено в движение. В случае невыполнения требований сотрудников полиции указанных запретов, они могут осуществляться в принудительном порядке, например, сопровождаемый изъятием у водителя ключа от замка зажигания).

В Законе «О милиции» не существовало прав сотрудников ГИБДД на проведение проверок деятельности индивидуальных предпринимателей и организаций при осуществлении государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения и выдачи должностным лицам этих организаций предписаний об устранении выявленных нарушений. Указанные полномочия появились у полиции с принятием ФЗ «О полиции».

Наряду с этим, подразделения ГИБДД были наделены соответствующим функционалом по требованию от организаций и индивидуальных предпринимателей, органов государственной власти и

муниципальных органов, а также общественных объединений, проведения специальных мероприятий, предусмотренных законодательством о безопасности дорожного движения.

ФЗ «О полиции», Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ¹, Наставление по службе дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ², устанавливают право сотрудников ГИБДД по запрещению или ограничению ремонтно-строительных и других работ на улицах и дорогах, в тех случаях, когда нарушаются требования по безопасности дорожного движения. Ранее полномочия по ограничению или запрещению проведения указанных работ также входили в полномочия сотрудников милиции, однако, основания для их применения связывались с нарушением общественной безопасности, что само по себе является довольно широким понятием и это, в свою очередь, зачастую приводило к применению данных полномочий без какой-либо необходимости.

ФЗ «О полиции» неограниченные возможности сотрудников ГИБДД по ограничению и запрещению проведения ремонтно-строительных и других работ на дорогах исключил.

Подводя итог, необходимо отметить, что изменения законодательства, регулирующего полномочия сотрудников ГИБДД, в целом претерпели качественные изменения, которые, на наш взгляд, будут способствовать предупреждению совершения дорожно-транспортных происшествий,

¹ Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «положением о государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел российской федерации») № 711 // Российская газета. – 1998. – № 25. – Ст. 2897.

² Приказ МВД РФ от 20.04.1999 г. «Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» № 297 (ред. от 31.08.2007 г.) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 1999. – № 39.

снижению вредных последствий и дорожно-транспортного травматизма. Однако, негативным фактором законодательных изменений, по нашему мнению, является фактическое лишение Госавтоинспекции полномочий в области профилактики дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности транспортных средств, что является собой существенную проблему, требующую скорейшего законодательного урегулирования.

2.2 Основные направления совершенствования деятельности ДПС ГИБДД

Развитие дорожно-патрульной службы во многом зависит от совершенствования материально-технической базы. Стремительное развитие технологий и их активное распространение во всех сферах жизни общества не может не отражаться на технической оснащённости ДПС. «Если десять лет назад определенные приборы считались хорошим инструментарием при осуществлении контрольно-надзорных функций, то сегодня их применение становится проблематичным из-за того, что они не обеспечивают доказательной базы для фиксации тех или иных правонарушений»¹.

Все оперативно-технические средства, которые необходимо поставить в подразделения ДПС, условно можно разбить на три группы:

1. Специальные технические средства, предназначенные для осуществления контрольно-надзорных функций.

2. Технические средства, предназначенные для фиксации обстоятельств дорожно-транспортных происшествий.

3. Технические средства, предназначенные для оперативного управления нарядами ДПС и осуществления контроля за несением службы.

В первой группе приоритетными направлениями должны стать вопросы скорейшего оснащения службы средствами фото-

¹ Пеньшин Н.В. Служба ГИБДД: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки бакалавров 230301 «Технология транспортных процессов». – Тамбов, 2015. – С.57.

видеофиксацииинарушения ПДД, работающих в автоматическом режиме. При этом такая аппаратура должна фиксировать не только превышение установленной скорости движения, но и проезд перекрестков на запрещающий сигнал светофора, выезд на сторону дороги, предназначенной для встречного движения, проезд железнодорожных переездов при включенной сигнализации и др., то есть те нарушения, которые в первую очередь влекут тяжкие последствия. Кроме того, необходимо добиться 100-процентного оснащения нарядов ДПС приборами для проведения освидетельствования водителей транспортных средств на состояние алкогольного опьянения.

Не терпит отлагательства разработка специальной техники, предназначенной для выявления лиц, находящихся под воздействием наркотических и психотропных средств, а также устройств, способных дистанционно воздействовать на двигатели транспортных средств с целью их принудительной остановки. Устройства, позволяющие дистанционно останавливать транспортные средства, будут способствовать повышению эффективности деятельности подразделений ДПС ГИБДД, поскольку такие устройства способны принудительно останавливать транспортные средства практически без снижения эксплуатационных характеристик дороги (разрушения бордюров и ограждений, повреждения дорожного полотна) и гарантируют плавную остановку с исключением вероятности создания аварийной ситуации.

Иностранные государства давно идут по пути создания подобных устройств. Наиболее успешной компанией в данной области, является компания E2V из Великобритании, которая разработала систему Safe-Stop. Благодаря этой системе полицейские способны останавливать движущееся транспортное средство на расстоянии до 60 метров. Принцип работы указанного специального технического средства заключается «в направленном распространении сгенерированных устройством микроволновых импульсов,

которые воздействуют на электронные цепи автомобиля, которые вынуждают блок ECU постоянно перезагружаться»¹. Однако, данная система обладает довольно большими габаритами и внушительным весом – 350 кг. В связи с этим, система Safe-Stop может быть установлена только на стационарном объекте или в кузове пикапа. В компании ECU утверждают, что ведутся работы по снижению веса устройства и его габаритов.

Наименьшим весом, габаритами и дальностью «стрельбы» может похвастаться разработка американской компании EurekaAerospace. Устройство генерируя электромагнитные волны мощностью до 2 гигавайт способно воздействовать на электронный блок автомобиля на расстоянии до 100 метров. В компании отмечают, что для остановки транспортного средства марка и характеристики которой известны заранее, достаточно 100 гигавайт излучаемой мощности. В свою очередь, существенным недостатком данного устройства является высокая вероятность «промаха», что, безусловно, может повредить работу чипов других транспортных средств, ручных электронных устройств прохожих, чипы банкоматов или лифтов, перевозящих людей. Компания стремится к совершенению своей системы, в частности возможность узконаправленного воздействия и сокращением вероятности «промаха», а также увеличением дистанции до 200 метров.

Отечественной разработкой в рассматриваемой сфере является – радиоуправляемый многороторный мультикоптер. Несомненным достоинством данного аппарата является точность воздействия СВЧ-волн на необходимый объект. Устройство подлетает к транспортному средству на расстояние 3 – 5 метров и воздействует на него генерируемыми СВЧ-волнами. РММ-систему также можно использовать для остановки скоростных катеров браконьеров, что актуально в Астраханской области, на Дальнем Востоке.

¹ Обзор средств принудительной остановки автомобилей [Электронный ресурс] URL: <http://www.https://lenta.ru/>

Наиболее простым в применении является система дистанционной остановки двигателя, работающая через систему GSM связи автомобиля, которая установлена на большинстве автомобилей. Для остановки транспортного средства необходим GSM-передатчик, посылающий сигнал на GSM-приемник, установленный в автомобиле. Система работает по звонку с определенного номера телефона и/или по СМС-сообщению с использованием секретного кода. GSM-передатчик подает команду об остановке в блок управления транспортным средством. Указанная система будет успешно применяться подразделениями ДПС только в случае, если будет создана база специально сгенерированных кодов для GSM-систем, доступ к которым получают сотрудники дорожно-постовой службы, например, в случае угона транспортного средства по государственным номерам автомобиля. Также система позволяет не только глушить двигатель, но и давать другие команды (включение сигнализации, подачи аварийного сигнала, включать фары и так далее). Однако, при активной реализации данного вида остановки транспортных средств, государству необходимо обеспечить конфиденциальность информации о GSM-кодах, поскольку в руках злоумышленников такие данные могут способствовать совершению преступлений, таких как угон транспортного средства, кража, убийство.

Подразделения ДПС ГИБДД также необходимо оснащать коммуникационной аппаратурой, позволяющей осуществлять удаленный доступ к базам данных автоматизированных поисковых систем при несении службы.

Было бы своевременным введение электронных средств идентификации на всех водительских и регистрационных документах, а также на путевых листах и страховых полисах, и соответствующих считывающих и сканирующих устройств для сотрудников ДПС, что значительно облегчило бы проведение проверки подлинности документов и правомерности осуществления перевозочной деятельности.

Оснащение службы такими специальными техническими средствами позволит максимально исключить субъективизм при выявлении и разбирательстве по конкретным нарушениям правил дорожного движения, сократить время общения инспекторов ДПС с нарушителями, автоматизировать процесс составления административных протоколов и вынесения постановлений по конкретным правонарушениям.

Оперативно-технические средства второй группы делятся на средства ограждения мест дорожно-транспортных происшествий и средства фиксации обстоятельств происшествий. Каждая из этих подгрупп весьма актуальна и сегодня. Приходится отмечать, что в настоящее время часто из-за плохого обозначения мест дорожно-транспортных происшествий, особенно в ночное время и в условиях недостаточной видимости, совершаются наезды на транспортные средства участников ДТП, а также на водителей этих транспортных средств и на членов следственно-оперативных групп, работающих на местах ДТП. Поэтому имеется настоятельная необходимость разработки средств обозначения мест ДТП и экипировки должностных лиц, а также порядка применения этих средств.

Назрела необходимость совершенствования средств фиксации обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. Замеры расстояний, производимые рулетками или, в лучшем случае, курвиметрами, нанесение схем происшествий на бумажные носители не только весьма трудоемки и недостаточно точны, но и требуют значительного времени. В результате на подъездах к местам ДТП скапливаются большие пробки, на устранение которых иногда требуются многочасовые усилия сотрудников ДПС. Между тем, уже сейчас имеются разработки приборов, позволяющие быстро и точно делать замеры расстояний, находясь на точке отсчета, производить стереофото и видеосъемку местности. Рациональным было бы разработать приборы, с помощью которых можно было бы использовать электронные карты местности, на которых отображать схемы дорожно-транспортных

происшествий вместо бумажных носителей, применяя при этом необходимые условные обозначения, запрограммированные в таких приборах. Такая аппаратура может способствовать не только повышению объективности разбирательства по конкретным ДТП, но и сократить время составления материалов, оперативно восстанавливать пропускную способность автомобильных дорог после ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

Третья группа специальных технических средств должна способствовать повышению эффективности деятельности дорожно-патрульной службы. В первую очередь это касается систем спутникового позиционирования. В настоящее время большая часть патрульного транспорта ГИБДД оснащена аппаратурой ГЛОНАСС, которая обеспечивает текущий мониторинг дислокации нарядов в режиме реального времени и позволяет с наибольшей оптимальностью реагировать на изменение оперативной обстановки. Кроме того, у всех нарядов должны быть приборы, позволяющие вести аудио и видеозапись всех контактов сотрудников ДПС с участниками дорожного движения. Обязательность этой процедуры исключит возникновение конфликтных ситуаций, а также возможность вымогательства со стороны инспекторов ДПС и попыток дачи взяток правонарушителями.

Отдельно необходимо сказать об обеспечении нарядов ДПС транспортными средствами. Учитывая динамичный характер подконтрольного процесса дорожного движения все наряды дорожно-патрульной службы должны обладать возможностью оперативно реагировать на изменение обстановки. Это может быть достигнуто только путем обеспечения их соответствующими транспортными средствами. Дорожно-патрульная служба может качественно выполнять стоящие перед ней задачи лишь при условии наличия преимущества перед участниками движения в своей мобильности. Поэтому патрульные автомобили и мотоциклы у всех

видов нарядов, в том числе и на стационарных постах, должны обладать повышенными динамическими характеристиками по сравнению с контролируемым автотранспортом. Кроме того, учитывая расширение номенклатуры применяемых сотрудниками службы оперативно-технических средств, средств связи и коммуникации, патрульные транспортные средства должны обладать возможностью удобного размещения этой специальной техники. Поэтому в перспективе для ДПС Госавтоинспекции должны приобретаться транспортные средства, изготовленные малыми сериями по специальному заказу.

Таким образом, задача государства по оснащению подразделений ДПС ГИБДД является весьма актуальной, поскольку во оперативно-технические средства позволяют вывести деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения на качественно новый уровень, что в свою очередь, положительно скажется на развитии государства в целом, так как обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетов внутренней государственной политики Российской Федерации. В связи с этим, совершенствование методов деятельности ДПС ГИБДД также является актуальной проблемой.

Статистические показатели дорожно-транспортного травматизма, смертности и общего числа дорожно-транспортных происшествий до сих пор остаются на высоком уровне. Так, общее число пострадавших от дорожно-транспортных происшествий в 2018 году составило 241,853 человек, а за первые три месяца 2019 года было совершено 31,440 ДТП, в результате которых погибло более 3 000 человек¹. На территории Челябинской области за 2018 год было совершено 4 278 дорожно-транспортных происшествий, в общее число раненых составило 5 537 человек, а погибло 410 человек².

¹ Официальный сайт ГИБДД РФ. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] URL: <http://stat.gibdd.ru>.

² Официальный сайт ГИБДД РФ. Показатели состояния безопасности дорожного движения в Челябинской области [Электронный ресурс] URL: <http://stat.gibdd.ru>.

Главными мотиваторами к совершению административных правонарушений в области дорожного движения среди водителей является самонадеянность, легкомысленность, осознанное и желаемое игнорирование правил дорожного движения, которое связано с завышенными представлениями о водительских качествах и технических достоинствах автомобиля.

Большое число административных правонарушений в области дорожного движения на территории Челябинской области, помимо прочего, обуславливается политикой региональных и местных властей, которая ведет к созданию многополосных магистралей внутри городских агломераций, сокращению числа пешеходных переходов, а также увеличению числа наземных и подземных пешеходных переходов. Все это создает благоприятные условия для совершения административных правонарушений.

Так, например, пешеходы зачастую игнорируют надземные и подземные переходы, потому что пройти по дороге быстрее, проще, понятнее. «В России нет адекватной регулировки светофоров, и пешеходам приходится ждать по 100 секунд, что просто перейти дорогу»¹. Зимой человек не хочет создавать себе дополнительных трудностей, переходя через скользкие и небезопасные лестницы, самонадеянная полагаясь на собственную реакцию перебегает дорогу, несмотря на подземный или наземный переход, создавая тем самым опасную дорожную ситуацию, когда водитель не ожидает появления на данном участке проезжей части пешехода, и которая может привести к трагическим последствиям.

Снизить аварийность на дорогах с участием пешеходов и транспортных средств позволит создание безопасных пешеходных переходов. Залог создания безопасного пешеходного перехода состоит в надлежащей видимости пешехода, создании «островков безопасности» и сужению

¹ Делаем безопасный пешеходный переход [Электронный ресурс] URL: <https://chelurban.ru>.

транспортного потока на участке дорог, имеющих четыре и более полос для движения автотранспорта. Приложение 1.

Водители должны увидеть пешеходов еще до того, как они начали переходить дорогу. Для этого устраивают «треугольники видимости» с помощью выступов тротуара на дороге и запрещают парковку перед «зеброй». Приложение 2.

«По ГОСТу 32944-2014 и СП 42.13330, в «треугольнике видимости» нельзя размещать строения и кусты высотой более 0,5 м, деревья с низом кроны менее 2,5 м, а также должна быть запрещена остановка и стоянка транспорта»¹. Приложение 3.

Также важно подсвечивать не знаки перехода и прочую дорожную инфраструктуру (это рассеивает внимание водителей), а самих пешеходов на «зебре». Яркие рамки знаков не добавляют безопасности, поскольку указывают на наличие пешеходного перехода, а не присутствие людей на нем. Многие эксперты указывают на тот факт, что, как правило, мотивацией правонарушителей из числа водителей автотранспортных средств доминирует легкомыслие и намерение игнорировать правила дорожного движения в связи с завышенными представлениями о технических достоинствах автомобиля, о дополнительных обязанностях в отношении себя как участника дорожного движения. Систематически превышая максимальную разрешенную скорость злостный нарушитель не сбрасывает скорость перед пешеходным переходом. Успокоение трафика, создание островков безопасности, выполнение требований ГОСТа 32944-2014 и СП 42.13330, наличие достаточной освещенности пешеходного перехода позволит сократить число дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов.

Преследуя цель снизить угрозу совершения дорожно-транспортных

¹ Почему подземные переходы надо закопать [Электронный ресурс] URL: <https://chelurban.ru>.

происшествий из-за водителей, которые пренебрегают правилами дорожного движения, законодателем была введена норма, запрещающая опасное вождение (п. 2.7 ПДД РФ). Данная мера, призвана повысить дисциплинированность водителей на дороге. Однако, по нашему мнению, введение ответственности за опасное вождение является недостаточной мерой. Нарушать правила дорожного движения водителей побуждает наличие многополосных дорог непосредственно в черте города, вопреки международной практике. Отметим, что агрессивный стиль вождения опасен как для самого водителя, так и для окружающих.

Помимо разрешения вышеупомянутых причин, процесс обеспечения безопасности дорожного движения во многом зависит от совершенствования организационных основ деятельности подразделений ГИБДД.

В рамках реализации профилактических мер и деятельности по пресечению административных правонарушений на региональном уровне, руководителем ГИБДД субъекта РФ может быть предпринят ряд неординарных мер, целью которых является не только повышение эффективности результатов деятельности сотрудников ДПС. Главной целью проводимых мероприятий становится обеспечение соблюдения принципа законности, объективности и беспристрастности всеми уполномоченными должностными лицами на всех уровнях власти.

В первую очередь, руководство регионального ГИБДД на территории которого отслеживается высокая криминогенная обстановка, увеличение числа административных правонарушений и аварийных ситуаций, уполномочено организовывать регулярные мероприятия в городах и районах, требующих повышенного внимания, силами сводных отрядов дорожно-патрульной службы сопредельных районов.

Подобное взаимодействие подразделений ДПС прослеживается при осуществлении организации обеспечения участия в патрулировании специализированных подразделений ДПС оснащенными патрульными

мотоциклами, с целью пресечения правонарушений, совершаемых на мототранспорте. Подключение малой авиации (вертолётов) позволяет обеспечить доступ к отдалённым населённым пунктам в случае возникновения подобной необходимости.

Такое взаимодействие и участие способствует стабилизации и уменьшению аварийности обстановки, повышает эффективность деятельности по пресечению административных правонарушений в области нарушения правил дорожного движения.

Совместная работа подразделений помогает пресекать возможный субъективизм по отношению к возникающим рабочим ситуациям со стороны сотрудников, привязанных к территории, исключая попустительство и снисхождение к представителям местного населения при совершении административных правонарушений в результате складывающихся между ними и сотрудниками отношений, а также обеспечивает повышение общего уровня профессиональной квалификации в результате регулярного обмена опытом.

В рамках совершенствования организационных методов деятельности ДПС ГИБДД, сотрудниками ДПС могут применяться большое количество разнообразных мер, методов и подходов, среди которых «использование экипажем ДПС скрытого контроля, доставка вертолетом в отдаленные города и населенные пункты субъекта РФ нарядов ДПС с патрульными мотоциклами, организация полной записи деятельности нарядов ДПС с полным запретом сотрудникам совершать несанкционированные манипуляции с видеорегистраторами»¹.

В целях профилактики и пресечения правонарушений в регионе дорожного движения руководством ГИБДД субъекта РФ может быть предпринят ряд неординарных мер, направленных не только на

¹ Равнюшкин А.В., Сыскин С.С., Левченко В.А. О совершенствовании методов деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России на современном этапе. – М., 2017. – № 8. – С. 48.

совершенствование организации деятельности инспекторов ДПС, но и повышения соблюдения принципа законности, объективности и беспристрастности при исполнении служебных обязанностей.

Во-первых, имеется возможность организовать ежемесячные мероприятия, проводимые в городах и районах субъекта, на территории которых отмечается рост аварийности и увеличение числа правонарушений, силами сводных отрядов дорожно-патрульной службы сопредельных районов.

Также с помощью ведомственного вертолета в отдаленные города и населенные пункты субъекта РФ может осуществляться доставка нарядов ДПС с патрульными мотоциклами. Данные сотрудники в основном нацелены на пресечение правонарушений водителями мототранспортных средств.

Организация проведения указанных мероприятий путем привлечения для несения службы в определенное муниципальное образование нарядов ДПС, обслуживающих близлежащие (соседние) муниципальные образования, позволит не только сократить число аварий и случаев травматизма на дорогах края, но и в разы увеличить количество пресеченных административных правонарушений в области дорожного движения.

Данные меры позволят усилить действие принципа законности и беспристрастности в деятельности полиции. Не являясь жителями населенных пунктов, в которые откомандированы для участия в мероприятиях, сотрудники ДПС не обладают теми социальными связями с местным населением, как сотрудники ДПС, несущие службу в данном муниципальном образовании на постоянной основе. Они не являются ни родственниками, ни знакомыми потенциальных и реальных правонарушителей. В свою очередь, сотрудники ДПС, на территории обслуживания которых проводятся указанные мероприятия, оглядываясь на своих коллег из других территорий, показывающих высокую

результативность своей служебной деятельности, также улучшают и свою результативность работы.

Особой эффективностью в борьбе с аварийностью на дорогах отличается использование на регулярной основе экипажей ДПС скрытого контроля. Скрытый контроль позволит предотвращать грубые нарушения правил дорожного движения, в первую очередь связанных с опасным вождением, сопряженным с нарушением требований скоростного режима и правил осуществления обгона, объезда препятствий. При этом экипажи должны быть оснащены всеми необходимыми специальными средствами для обнаружения и фиксации административных правонарушений, средствами радиосвязи для осуществления своевременной передачи и обмена информацией.

Таким образом, предложенные мероприятия, допустимо отнести к новым формам и методам, направленным на совершенствование деятельности ДПС по предупреждению и пресечению правонарушений в области дорожного движения, а также укреплению в указанной деятельности принципов законности, объективности и беспристрастности.

2.3 Некоторые аспекты совершенствования правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России при фиксации административных правонарушений техническими средствами фото-, кино съемки и видеозаписи

В отечественном законодательстве допускается возможность фиксации события административного правонарушения специальными техническими средствами фото-, видео и кино съемки. Работающие в автоматическом режиме технические средства фиксации административных правонарушений, позволяют в значительной мере снизить общее число правонарушений на отдельно взятом участке проезжей части, уменьшить число возможных спорных ситуаций между участниками дорожного движения и сотрудниками ГИБДД. По мнению Шурухнова Д.Н. и Капусткина Н.А. применение

специальных технических средств автоматической фиксации фото-, кино и видеосъемки (далее – ТСАФ) позволит в наибольшей степени «гарантировать соблюдение прав и законных интересов участников дорожного движения»¹.

На сегодняшний день, благодаря системам автоматической фиксации во всем мире выявляется львиная доля правонарушений. В нашей стране при помощи средств ТСАФ выявляются порядка двух третей всех административных правонарушений в области дорожного движения. Согласно данным официальной статистики, за 2018 год было возбуждено 131,1 млн дел в области административных правонарушений, абсолютное большинство которых (105,9 млн) было зафиксировано благодаря системам автоматической фиксации. Отмечается, что «на в Российской Федерации в настоящее время работает 15 тысяч приборов – 10,8 тысяч стационарных и 3,9 тысяч передвижных комплексов»².

Пунктом 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ предусмотрено, что одним из оснований для вынесения постановления по делу является фиксация факта совершения административного правонарушения с использованием работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. При этом, как отмечено в ч. 3 ст. 28.1 КоАП РФ, в этих материалах должны быть достаточные данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, т.е. необходимы дата, место, время и явно запечатленное событие правонарушения, поскольку в силу ст. 26.2 КоАП РФ доказательством по делу об административном правонарушении являются любые фактические данные (дата, место, время и явно запечатленное событие правонарушения), на основании которых можно установить наличие или отсутствие события

¹Шурухнова Д.Н., Капусткин Н.А. Технические средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения: история и перспективы развития. – Краснодар, 2017. – С. 348.

² Названы наиболее частые нарушения ПДД в 2019 году [Электронный ресурс] URL: <https://iz.ru>.

правонарушения, виновность лица, а также иные обстоятельства, имеющие значение для разрешения дела.

Проанализировав большое количество научных трудов по данной проблематике, нам кажется необходимым подчеркнуть существенную роль ТСАФ при снижении числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Так, например, общее число погибших в период с 2008 по 2016 год сократилось с 29930 до 20308 человек¹. Впрочем, проанализировав зарубежную и отечественную практику по обеспечению безопасности дорожного движения, можно сделать вывод о том, что только при применении специальных технических средств фото-, видео и киносъемки возможно обеспечение надлежащего надзора за всей протяженностью улично-дорожной сети, контроль над транспортными потоками, исключение личностных субъективных компонентов при выявлении административных правонарушений.

Острую полемику вызывает также действующий особый порядок привлечения к административной ответственности собственника транспортного средства без установления его вины в совершении административного правонарушения.

Среди научного сообщества бытует мнение о том, что «установленная нормативно-правовыми актами возможность привлечения к административной ответственности без установления виновности собственника (владельца) транспортного средства способствует формированию позиции о существовании в современном российском административно-деликтном законодательстве института объективного вменения»².

¹ Дымберов А.Д. О некоторых вопросах административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения. – М., 2018 – С.146.

² Шурухнова Д.Н., Капусткин Н.А. Технические средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения: история и перспективы развития. – Краснодар, 2017. – С. 349.

В связи с этим следует согласиться с утверждением Климовича Е.В. и Кузнецова А.В., о том, что «традиционный подход к содержанию вины, без применения вспомогательных юридических конструкций не может быть в полной мере применен для характеристики вины собственников (владельцев) транспортных средств»¹.

В настоящее время назрела необходимость ввести в КоАП РФ вспомогательную правовую конструкцию в виде опровержимой презумпции управления транспортным средством его собственником, что обеспечит возможность сохранения традиционного подхода к определению вины собственника транспортного средства. В пользу данной позиции свидетельствуют примеры такого презюмирования в законодательствах европейских стран, имеющих значительный опыт применения ТСАФ при надзоре за дорожным движением.

Так, статьей 172 Закона Великобритании о дорожном движении 1988 года установлено следующее: «Лицо, на которое зарегистрировано транспортное средство, считается виновным в совершении правонарушения, если им не будет доказано обратное. В этом случае оно обязано в течение 28 дней со дня подачи жалобы представить всю известную ему информацию, необходимую для идентификации водителя. В случае несоблюдения данных требований лицо, на которое зарегистрировано транспортное средство, считается виновным в правонарушении. Данное лицо считается невиновным в правонарушении, если оно докажет, что оно не знало и не имело возможности знать о том, кто управлял транспортным средством»².

Указанные положения зарубежного законодательства, с учетом национально-правовых различий и особенностей построения систем законодательства, могут быть использованы при совершенствовании

¹ Климович Е. В., Кузнецов А. В. Нормативное закрепление вины собственника (владельца) транспортного средства в условиях автоматической фиксации нарушений ПДД. Проблема и пути решения. – Омск, 2016. – С. 34.

² RoadTrafficAct 1988. Section 172 [Электронныйресурс]URL:<http://www.legislation.gov>.

отечественного административно-деликтного законодательства, регулирующего применение ТСАФ.

Прежде всего, это касается установления принципа опровержимой презумпции виновности собственника транспортного средства при фиксации административного правонарушения ТСАФ. Соответствующее положение может быть органично вписано в статью 2.1 КоАП «Административное правонарушение», которой регламентируются условия признания виновности юридического лица.

В случаях, когда содержащиеся в сообщении или заявлении собственника данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или пользовании другого лица, не подтверждаются (отсутствуют изменения в регистрационных данных транспортного средства и не представляется возможным найти в установленный срок нового собственника), жалоба остается без удовлетворения. Это связано с тем, что при обращениях в ЦАФАП по поводу обжалования постановления в качестве оснований для отмены постановления представляются договоры купли-продажи (их копии), составленные в простой письменной форме, допустимой гражданским законодательством.

Данные договоры не требуют регистрации. Их подлинность можно проверить исключительно по базам ГИБДД на предмет переоформления транспортного средства на нового собственника. А при отсутствии изменений в регистрационных данных – подтверждением данного юридического факта новым владельцем. В случаях, когда договор купли-продажи не подтверждается данными ГИБДД (часто новые собственники не вносят изменения в регистрационные данные в установленный срок), а также не представляется возможным получить от приобретателя транспортного средства признания договора, жалобы не могут быть удовлетворены по основанию непредставления собственником достоверных и достаточных

доказательств своей невиновности.

В связи с данной проблемой Верховным Судом Российской Федерации постановлением от 6 августа 2015 года было установлено, что государственная регистрация транспортных средств не влияет на возникновение или прекращение права собственности на транспортное средство, при этом отсутствие документов, свидетельствующих о выполнении обязанности по изменению регистрационных данных, возложенной законом на собственника транспортного средства и лицо, за которым транспортное средство было зарегистрировано, не ставит под сомнение переход права собственности на транспортное средство к другому лицу¹.

В то же время для установления достоверности перехода права собственности, в случаях отсутствия данных, свидетельствующих об изменении регистрационных данных, необходимым условием остается признание сделки приобретателем транспортного средства. Зачастую недобросовестные собственники, пользуясь сложившейся правовой неопределенностью в рассматриваемом вопросе, вместе с жалобой представляют фиктивные договоры. Как показывает практика, получение признательных показаний не всегда возможно, так как это сопряжено с поиском нового собственника, часто проживающего в другом регионе, в условиях ограниченного периода времени. Также нередки случаи, когда приобретатели транспортных средств уклоняются от подтверждения факта сделки, что приводит к наказанию лица, которое в соответствии с действующим законодательством уже не является собственником транспортного средства, и уходу от ответственности правонарушителя.

Данное обстоятельство также ставит под сомнение выполнение требований статей 1.2 и 3.1 КоАП в части, касающейся предупреждения

¹ Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 06.08.2015 г. № 9-АД15-10. [Электронный ресурс] URL: <http://base.garant.ru>.

административных правонарушений, ввиду невозможности предупреждения деликта в области дорожного движения, совершаемого одним лицом (водителем), если ответственность за него будет нести другое лицо (собственник транспортного средства)¹.

В связи с этим необходимо законодательно конкретизировать понятие собственника (владельца) транспортного средства, о чем свидетельствует и зарубежный опыт. Так, в законодательстве Великобритании в качестве субъекта ответственности устанавливается лицо, на которое зарегистрировано транспортное средство, а Закон о дорожном движении Франции однозначно определяет данный субъект как лицо, зарегистрированное в свидетельстве о регистрации транспортного средства в качестве собственника.

Рассмотренные проблемные вопросы обусловлены имеющимися пробелами и несовершенством отдельных положений административно-деликтного законодательства, связанных с применением мер административного принуждения в отношении специального субъекта ответственности – собственника (владельца) транспортного средства.

Исходя из изложенного, представляется целесообразным:

- статью 2.1 КоАП дополнить частью следующего содержания: «При фиксации административного правонарушения работающим в автоматическом режиме специальным техническим средством, имеющим функции фото-и киносъемки, видеозаписи, или средством фото- и киносъемки, виновным в совершении административного правонарушения признается собственник (владелец) транспортного средства, если им не будет доказана его невиновность в соответствии с частью 2 статьи 2.6.1 настоящего Кодекса»;
- статью 2.6.1 КоАП дополнить примечанием следующего содержания:

¹ Майоров В.И., Дымберов А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. – Челябинск, 2016. – С. 75.

«Применительно к положениям настоящей статьи под собственником (владельцем) транспортного средства понимается физическое или юридическое лицо, за которым зарегистрировано транспортное средство в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.».

Актуальность решения задачи совершенствования правового регулирования особого порядка привлечения к ответственности за правонарушения, выявленные с помощью ТСАФ, обусловлена высокой социальной потребностью в обеспечении безопасности дорожного движения, которая напрямую зависит от уровня административной деликтности в этой области. В свою очередь, использование достижений научно-технического прогресса в виде применения ТСАФ для пресечения и предупреждения правонарушений в области дорожного движения способно эффективно и с наименьшими затратами способствовать обеспечению социально приемлемого уровня дорожно-транспортного травматизма.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенной работы можно сделать следующие выводы.

Административные правонарушения в области дорожного движения представляют собой серьезную угрозу безопасности общества и государства, имущественным интересам граждан и установленному порядку управления транспортными средствами. КоАП РФ содержит 37 статей, объединенных в главе 12, устанавливающие ответственность за совершение правонарушений в сфере дорожного движения. Особенностью правонарушений в области дорожного движения является то, что вред общественным отношениям причиняется в основном при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, т.е. источников повышенной опасности. Выделение указанных правонарушений в отдельную главу КоАП обусловлено единством их родового объекта.

Существующее положение вещей указывает на необходимость совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также снижения числа дорожно-транспортных происшествий и возникающих на их почве травматизма и иных вредных последствий. Дисциплинированное поведение участников дорожного движения во многом зависит от контроля за процессом движения со стороны государства.

После принятия ФЗ «О полиции», сотрудники Госавтоинспекции были лишены полномочий по организации и проведению государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним. В свою очередь, ранее данная обязанность сотрудников милиции была установлена Законом «О милиции». После принятия в 2011 году ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств» в обязанности подразделений ГИБДД стали входить только вопросы ведения единой автоматизированной информационной системы технического осмотра. Решение изъять данные полномочия у полиции объяснялись наличием высокого уровня коррупционной составляющей среди сотрудников ГИБДД при проведении

технического осмотра транспортных средств. Однако, Владимир Фёдоров, бывший начальник Главного управления ГИБДД МВД России считает, что «государство, освободившись от контроля за проведением технического осмотра транспортных средств, понесло значительные потери в вопросах обороны – учетные дела военкоматов во многом решались при техосмотре, проводимом Госавтоинспекцией». По нашему мнению, лишив подразделения ГИБДД прав проводить государственный технический осмотр транспортных средств законодатель тем самым исключил возможность осуществлять профилактику дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине неисправности транспортных средств.

Негативным фактором законодательных изменений, по нашему мнению, является лишение Госавтоинспекции полномочий в области профилактики дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности транспортных средств, что является собой существенную проблему, требующую скорейшего законодательного урегулирования.

Оптимизация организационно-структурного построения МВД России вызывает необходимость совершенствовать систему управления, вырабатывать новые подходы к решению оперативно-служебных задач, принимать порой нестандартные управленческие решения с целью максимально эффективного использования финансово-кадровых ресурсов. Проведение ежемесячных мероприятий силами сводных отрядов дорожно-патрульной службы сопредельных районов в одном муниципалитете (принцип экстерриториальности), использование экипажем ДПС скрытого контроля, доставка вертолетом в отдаленные города и населенные пункты субъекта РФ нарядов ДПС с патрульными мотоциклами, организация полной записи деятельности нарядов ДПС с полным запретом сотрудникам совершать несанкционированные манипуляции с видеорегистраторами.

Не терпит отлагательства разработка и активное внедрение специальной техники, предназначенной для дистанционной принудительной остановки транспортных средств. Устройства, позволяющие дистанционно останавливать транспортные средства, будут способствовать повышению эффективности деятельности подразделений ДПС ГИБДД, поскольку такие системы способны принудительно останавливать транспортные средства практически без снижения эксплуатационных характеристик дороги (разрушения бордюров и ограждений, повреждения дорожного полотна) и гарантируют плавную остановку с исключением вероятности создания аварийной ситуации.

Острую полемику вызывает также действующий особый порядок привлечения к административной ответственности собственника транспортного средства без установления его вины в совершении административного правонарушения.

Среди научного сообщества бытует мнение о том, что «установленная нормативно-правовыми актами возможность привлечения к административной ответственности без установления виновности собственника (владельца) транспортного средства способствует формированию позиции о существовании в современном российском административно-деликтном законодательстве института объективного вменения».

В настоящее время назрела необходимость ввести в КоАП РФ вспомогательную правовую конструкцию в виде опровержимой презумпции управления транспортным средством его собственником, что обеспечит возможность сохранения традиционного подхода к определению вины собственника транспортного средства. В пользу данной позиции свидетельствуют примеры такого презюмирования в законодательствах европейских стран, имеющих значительный опыт применения ТСАФ при надзоре за дорожным движением.

Таким образом, для наиболее эффективного административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо комплексное взаимодействие различных структур и ведомств. Процесс, направленный на повышение уровня БДД, необходимо осуществлять посредством совершенствования организационных и технических основ деятельности подразделений ГИБДД, повышению качества дорожного покрытия, а также грамотного проектирования направлений транспортных потоков.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК
I НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ
ДОКУМЕНТЫ

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года) (с внесенными поправками от 21.07.2014 г.) // Собрании законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.
2. Уголовный Кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ// Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 26. – Ст. 2954.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ// Собрание законодательства РФ.– 2002. –№ 1.–Ст. 1.
4. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018 г.)// Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.
5. Федеральный закон «О полиции» от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 01.04.2019 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.
6. Закон РФ от 18 апреля 1991 г. «О милиции» № 1026-1 (ред. от 27.07.2010 г.) // Ведомости СНД и ВС РСФСР. – 1991. – № 16. – Ст. 503.
7. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (в ред. от 23.07.2013 г.) // Собрание Законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
8. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 01.05.2019 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.
9. Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты

Российской Федерации» от 01 июля 2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 23.04.2018 г.) //Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 27. – Ст. 3881.

10. Постановление Правительства РФ «Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» от 20 февраля 2006 г. № 100 // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 9. – Ст. 1020.

11. Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 04.12.2018 г.) (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

12. Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» от 03 октября 2013 г. № 864 (ред. от 13.12.2017) // Российская газета. – 2013. – № 29. – Ст. 2010.

13. Указ Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «положением о государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел российской федерации») от 15 июня 1998 г. № 711 // Российская газета. – 1998. – № 25. – Ст. 2897.

14. Приказ МВД РФ «Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» от 20 апреля 1999 г. № 297 (ред. от 31.08.2007 г.) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 1999. – № 39.

15. Приказ МВД РФ «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального

государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» от 23 августа 2017 г. № 664 (в ред. от 21.12.2017 г.) // Российская газета. – 2017. – № 7398.

II КНИГИ И МОНОГРАФИИ, УЧЕБНИКИ, УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

16. Амбарцумян, В.В., Сильянов, В.В. Безопасность дорожного движения: Учебное пособие – М.: Издательство МАДИ, 2009. – 395 с.

17. Войтенков, Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы – М.: Дрофа, 2014. – 127 с.

18. Войтенков, Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в. – М.: Норма, 2006. – 315 с.

19. Войтенков, Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения – М: Общество и право, 2010. – № 3. – 69 с.

20. Опарин, Н.Г. Учебно-методическое пособие «Вождение легкового автомобиля. – М.: Норма, 1984. – 4 с.

21. Пеньшин, Н.В., Горюшинский, В.С. Служба ГИБДД: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки бакалавров 230301 «Технология транспортных процессов» – Тамбов: Изд - во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2015. – 167 с.

22. Федоров, В.А., Афанасьев, М.Б., Кочетов, Л.А., Россинский, Б.В. История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России – М.: «Гуманитарий», 1996. – 197 с.

III СТАТЬИ И ПУБЛИКАЦИИ

23. Буткевич, С.А. Шурухнова, Д.Н., Капусткин, Н.А. Технические средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения:

история и перспективы развития – Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2017. – 431 с.

24. Бельский, К.С. Феноменология административного права. – Смоленск: Смоленский гуманитарный институт, 1995. – 201 с.

25. Гордиенко, М.П., Смирнов, Л.М. От повозки до автомобиля – Алмата: Алма-Ата, 1990. – 212 с.

26. Дымберов, А.Д. О некоторых вопросах административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения – М.: Вестник Московского университета МВД России № 2, 2018. – 146 с.

27. Дугенец, А.С. Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения – Ульяновск: Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы и перспективы: Материалы круглого стола, 2011. – 87 – 91 с.

28. Занина, Т.М., Четверикова, А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. – К.: Казанский юридический институт МВД России, 2014. – № 4. – 50 – 52 с.

29. Климович, Е. В., Кузнецов, А. В. Нормативное закрепление вины собственника (владельца) транспортного средства в условиях автоматической фиксации нарушений ПДД. Проблема и пути решения – Омск: Научный вестник Омской академии МВД России № 1, 2016. – 34 – 39 с.

30. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1983. – 250 с.

31. Майоров, В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы – Челябинск: Издательство ЮУрГУ, 2012. – № 7. – 99 – 101 с.

32. Молчанов, П.В. Рецензия на диссертацию Александра Викторовича Лыткина «Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме» – М.: Административное право и процесс, 2013. – № 7. – 84 – 85 с.

33. Майоров, В.И., Дымберов, А.Д., Молчанов, П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения – Челябинск, Юридическая наука и правоохранительная практика, 2016. – № 3. – 75 – 83 с.

34. Полякова, С.В. «Безопасность дорожного движения»: истоки, история и реальность – М.: Проблемы права, 2013. – № 2. – 109 – 112 с.

35. Равнюшкин, А.В., Сыскин, С.С., Левченко, В.А. О совершенствовании методов деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России на современном этапе – М.: Административное право и процесс, 2017. – № 8. – 48-51 с.

36. Россинский, Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: тенденции, проблемы и перспективы развития – М.: Академия Министерства внутренних дел РФ, 1993. – 28 – 36 с.

37. Суковицин, В.И. Деятельность полиции России по обеспечению безопасности дорожного движения (1850 - 1868 гг.) – М.: Информационный бюллетень Главного управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения, 1999. – № 8. – 11 с.

38. Талицкий, И.И. Безопасность движения на автомобильном транспорте. – М.: Норма, 1998. – 48 – 52 с.

39. Томилова, А.В. Анализ научных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения» – Челябинск: Вестник Челябинского государственного университета, 2008. – № 2. – 25 – 29 с.

IV ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕСУРСЫ

40. RoadTrafficAct 1988. Section 172 – URL: <http://www.legislation.gov>.
41. Административные правонарушения в области дорожного движения – URL: <https://www.doccity.com>.
42. Владимир Федоров о реформе МВД 2011 года – URL: <https://avtomir.ru>.
43. Делаем безопасный пешеходный переход – URL: <https://chelurban.ru>.
44. Названы наиболее частые нарушения ПДД 28.01.2019 – URL: <https://iz.ru>.
45. Официальный сайт Министерства внутренних дел РФ. Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за 2012 год – URL: <https://мвд.рф>.
46. Официальный сайт Министерства внутренних дел РФ. Результаты реализации государственной программа Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» в 2016 году – URL: <https://мвд.рф>.
47. Официальный сайт ГИБДД РФ. Показатели состояния безопасности дорожного движения – URL: <http://stat.gibdd.ru>.
48. Обзор средств принудительной остановки автомобилей – URL: <http://www.lenta.ru>.
49. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 06.08.2015 г. № 9-АД15-10. – URL: <http://base.garant.ru>.
50. Почему подземные переходы надо закопать – URL: <https://chelurban.ru>.



Увеличение взаимной видимости пешеходов и автомобилистов

