Министерство образования и науки Российской Федерации
Государственное автономное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»
Факультет «Экономика, управление, право»
Кафедра «Конституционное, административное и муниципальное право»
Направление подготовки «Юриспруденция»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой,
д.ю.н., профессор
_____ С.Г. Соловьев
«____»_____2017 г.

Проблемы правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ЮУрГУ – 40.03.01. 2017. 864. ВКР

Руководитель, доцент
кафедры КАиМП
А.Б. Левакин
«_____»_____ 2017 г.

Автор работы
студент группы МиЭУП–429
И.В. Кочеткова
«_____»_____ 2017 г.

Нормоконтролер, зав. кафедрой ГПД
д.ю.н. доцент
_____Д.Б. Абушенко
«_____»_____ 2017 г.

Миасс 2017

Министерство образования и науки Российской Федерации
Государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»
Факультет «Экономика, управление, право»
Кафедра «Конституционное, административное и муниципальное право»
Направление подготовки «Юриспруденция»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ С.Г. Соловьев
«____»_____ 2017 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента
Кочектовой Инессы Валерьевны
Группа МиЭУП–429

1.Тема работы: «Проблемы правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения», утверждена приказом по университету от «28» апреля 2017 г. № 835

2. Срок сдачи студентом законченной работы «05» июля2017 г.

3. Исходные данные к работе: научная, учебная и методическая литература по гражданскому праву, материалы правоприменительной практики, гражданское и административное законодательство Российской Федерации.

4. Перечень вопросов, подлежащих разработке:

1) исследовать историю развития института безопасности дорожного движения;
2) рассмотреть содержание и современное законодательство по дорожному движению;
3) исследовать проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения;
4) рассмотреть ответственность сторон за нарушение в данной сфере.

5. Дата выдачи задания «20» февраля2017 г.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

Наименование разделов (глав, параграфов)выпускной квалификационнойработы	Срок выполнения разделов работы	Отметка руководителя о выполнении (дата, подпись)
ГЛАВА 1 ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ § 1.1 История становления института обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации § 1.2 Нормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации	12.04.2017 29.04.2017	12.04.2017 29.04.2017
ГЛАВА 2 ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ § 2.1 Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения § 2.2 Основные рассматриваемые проблемы правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	10.05.2017 17.05.2017	10.05.2017 17.05.2017
Введение. Заключение	22.05.2017	22.05.2017

Руководитель работы_____/ А.Б. Левакин/
Студент _____ / И.В. Кочеткова /

АННОТАЦИЯ

Кочеткова И.В.Проблемы правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. – Миасс: ЮУрГУ, МиЭУП-429, 2017. – 72 с., библиогр. список – 80наим.

Выпускная квалификационная работа содержит исследование вопросов, связанных с регулированием в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В представленной выпускной квалификационной работе были исследованы: становление и развитие института регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации; регулирование в данной сфере в современном законодательстве; анализ судебной практики, связанной с нарушением законодательства участниками дорожного движения; рассмотрение государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а так же некоторые проблемы, возникающих при регулировании правовых отношений в данной сфере.

В работе показана актуальность выбранной темы, которая заключается в том, что она имеет свою насыщенную историю, которая интересна по сей день и поэтому в настоящее время исследуется известными учеными (как теоретиками, так и практиками) в области юриспруденции. Доказательством этого служит перечень использованных в работе учебников и научных статей по данной тематике.

Работа структурирована. Она состоит из: введения, двух глав, включающих в себя четыре параграфа, заключения, библиографического списка.

В выпускной квалификационной работе поставлены цели, для достижения которых определены соответствующие задачи. Основной целью является выявление проблем, возникающих при регулировании общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Выполненная работа отличается новизной, поскольку выявленные в ней правовые пробелы исследуются комплексно. Результатом представленного исследования является формулирование предложений в действующее законодательство с целью его совершенствования, которые на данный момент рассматриваются в юридической практике.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ…….....7

ГЛАВА 1 ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

§ 1.1 История становления института обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.....10

§ 1.2 Нормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации ……..…….21

ГЛАВА 2 ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§2.1 Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения ……..…….32

§ 2.2 Основные рассматриваемые проблемы правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения …….....47

ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....…….....…….....…….....55

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 63

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время на территории Российской Федерации действует большое количество Федеральных законов, регламентирующих общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Основным законом, регулирующим данную деятельность являетсяфедеральный закон «О безопасности дорожного движения». Институт дорожного движения начал свое формирование еще в 1839 году, тогда был утвержден первый нормативно-правовой акт, предусматривающий ответственность за дорожно-транспортные происшествия. На сегодняшний день в каждой стране существует государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения, которая имеет огромное социальное и экономическое значение.

Актуальность выпускной квалификационной работы заключается в том, что проблема смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий давно вышла на интернациональный уровень. В соответствии с принятым Генеральной Ассамблеей ООН Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, в Российской Федерации была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения».Принятие и реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» позволили заложить основы программно-целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России.

Объектомвыпускной квалификационной работы являются отношения, связанные осуществлением деятельности по организации дорожного движения должностными лицами, а также отношения, возникающие между участниками дорожного движения.

Предметом выпускной квалификационной работынормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения в Российской

Федерации, которая включает в себя основные федеральные законы и федеральные подзаконные акты.

Целью исследования выпускной квалификационной работыявляется выявление и решение проблем, связанных с обеспечением и организацией дорожного движения, а так же с ответственностью лиц, нарушающих законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие **задачи**:

– исследовать становление и развитие института обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации;

– определить, как регулируются отношения, связанные с обеспечением дорожного движения в современном законодательстве;

– проанализировать практику, связанную с проблемами и неправомерными действиями участников дорожного движения;

– определить ответственность сторон за нарушение данного законодательства;

– выявить основные проблемы в сфере безопасности дорожного движения в Российской Федерации и найти пути их решения.

В качестве **методов**, применяемых в данной работе, можно выделить: изучение и анализ научной литературы, сравнение законодательства российского и зарубежного, а так же метод аналогии с регулированием дорожного движения с зарубежными странами.

Научная новизна исследования заключается в том, что в нем проводится анализ государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и механизм её реализации в Российской Федерации с учетом современного действующего законодательства. Выработаны предложения по совершенствованию законодательства и сформулированы проекты соответствующих правовых норм.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы состоит в том, что данная тема является актуальной в современном

законодательстве. Результаты данной работы, можно использовать как в нормотворчестве, так и в образовательной деятельности, для более углубленного изучения данной темы.

В данной выпускной квалификационной работе были использованы научные труды, таких как Е.А.Войтенков, В.Н.Жулев, И.В.Питеркин, Б.В.Россинский, Д.В. Соколов, М.В.Федорченко и многие другие.

Данная выпускная квалификационная работа состоит из аннотации, двух глав, которые включают в себя четыре параграфа, заключения и библиографического списка. В первой главе говорится о многолетней истории, становлении института обеспечения безопасности дорожного движения, а также о регулировании дорожного движения в настоящее время. Во второй главе говорится о государственной политике в области обеспечения безопасности дорожного движения и о проблемах, возникающих при регулировании соответствующих общественных отношений. В заключении формулируются основные направления совершенствования законодательства: предложение о внесении изменений в статью 109 УК РФ, предусматривающее ответственность за непредоставление преимущества в движении автомобилям экстренных служб;предложение повышении штрафных санкций, предусмотренных частью 2 статьи 12.17 КоАП РФ и о внесении изменений статью в 12.29 КоАП РФ, предложение о внесении статьи 12.38 КоАП РФ, предусматривающую ответственность за систематическое нарушение законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и предложение о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации «Опроведении технического осмотра транспортных средств», которое предусматривает обязательное оснащение транспортных средств техническими средствами видеофиксации.

ГЛАВА 1 ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

§ 1.1 История становления института обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Человечество всегда стремилось к техническому прогрессу. Быстрое перемещение в пространстве было одним из приоритетных стремлений. Это прослеживается на протяжении всей истории развития общества, с момента изобретения первого колеса до создания современных транспортных средств. Но при увеличении скорости передвижения возникает проблема обеспечения безопасности данного процесса. Поэтому желание ускорить перемещение в пространстве людей, грузов и технологического оборудования всегда было связано с обеспечением общественной безопасности в этой области. На определенном этапе развития человеческого общества обеспечение безопасности движения получило свое отражение в праве, а за грубые нарушения установленных правил безопасности стали предусматриваться суровые санкции[1].

Первым нормативным актом, в котором предусматривалась ответственность за дорожно-транспортные происшествия, стал утвержденный 23 марта 1839 года Сельский Судебный Устав для государственных крестьян. В разделе «О наказаниях за проступки против законов и личной безопасности» устанавливалось наказание «за скорую езду по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, часто людьми посещаемым». В случае происшедшего с виновного взыскивалось от 25 до 50 копеек серебром, независимо от вознаграждения за нанесенный вред, а если от скорой езды будет кто-либо ушиблен, то виновного заключали под стражу[2].

---

[1] Обязательства по Русской правде. URL: http://ruspravda.info/html (дата обращения: 07.03.2017).
[2] Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Том XIV.СПб., 1839. № 12166. С. 305.URL: http://www.runivers.ru/lib/book3136/9885/ (дата обращения: 31.05.2017).

Позднее нарушения правил движения в городах, на шоссе России стали предусматриваться специальными правовыми нормами в принятом в 1845 году «Уложении о наказаниях уголовных и исправительных». В самостоятельных Уложения устанавливалась ответственность за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие несчастные случаи или повреждениепокрытий улиц и дорог. Так, согласно Уложению «непомерно скорое неосмотрительное передвижение верхом или в каком-либо экипаже по улицам, мостам, площадям и вообще в местах, где, по всей вероятности, могут встретиться люди, когда сие будет доказано каким-либо последовавшим от того приключением; ехавший верхом или в экипаже подвергается денежному взысканию от десяти до пятнадцати рублей с обязанностью компенсировать нанесенные убытки»[3]. Если вред причинялся по вине кучера, он подвергался наказанию розгами в 10 – 15 ударов или аресту от трех до семи дней. Если же инцидент происходил потому, что в разъезд был выпущен работник, неопытный в обращении с лошадьми, либо «на пугливых лошадях без соответствующего о том предупреждения», то с содержателя лошадей взыскивался штраф и «вознаграждение за вред и убыток»[4]. Статья 1474 Уголовного Уложения предусматривала: «За повреждение во всю ширину проезжей дороги или менее двух третей ширины на дорогах первого и второго класса взыскание от 2 до 5 рублей, а на дорогах третьего и четвертого класса от 1 до 3 рублей с каждой квадратной сажени»[5].

Первыми нормативными документами, относящимися к данному периоду, были уложения, указы и распоряжения. В них безопасность движения транспорта включала в качестве одного из необходимых её

---

[3] Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. URL: http://музейреформ.рф/node/13654 (дата обращения: 31.05.2017).

[4] Уголовное уложение о маловажных преступлениях и проступках. URL: http://lib.uni-dubna.ru/search/files/sud_ustav/ustav_nakaz.htm (дата обращения: 31.05.2017).

[5] Секретный и Главный Комитеты по крестьянскому делу. Государственный Совет. СПб., 1862. С. 147. URL: http://elib.shpl.ru/ru/nodes/10641-t-1-s-yanvarya-1857-goda-po-30-noyabrya-1860-goda-1915 (дата обращения: 31.05.2017).

элементов состояние покрытия дорог, что и определило ответственность за его повреждение.

Таким образом, к середине XIX века были созданы элементарные правовые основы обеспечения и организации безопасного дорожного движения. Они объединяли ряд специальных статей «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных» и некоторые статьи «Уголовного Уложения о маловажных преступлениях и проступках», в которых определялись наказания за нарушение правил, установленных для сохранения шоссе и обеспечения безопасности движения.

Законотворческая деятельность по формированию единой системы норм, направленных на обеспечения безопасности дорожного движения, продолжалась и позднее. Экспериментальным путем разрабатывались единые правила дорожного движения на основе разрозненных правовых актов в виде указов и постановлений. Так, пристальное внимание власти к организации извозного промысла, включавшего обеспечение безопасности дорожного движения, побудило Санкт-Петербургскую городскую думу создать комиссию для разработки положения «Об устройстве извозчичьего промысла». Изучив собранные данные и проанализировав их, комиссия подготовила проект свода правил извозчичьего промысла и направила 22 марта 1861 года в Думу. Этот акт состоял из 139 параграфов, предусматривавших в основном нормы экономического характера. В частности, комиссия предложила вместо наказаний в виде ареста более активно вводить штрафные санкции; организовать контроль над соблюдением извозчиками условий контракта с владельцами и т.п. В проекте были также определены обязанности полиции, старост, других должностных лиц по вопросам соблюдения правил извозчичьего промысла в столице и признано целесообразным «установить повременные осмотры» наемных экипажей для определения их прочности[6].

[6] Об устройстве извозчичьего промысла. СПб., 1866. С. 1. URL: http://search.rsl.ru/ru/record/01003568604 (дата обращения: 31.05.217).

Правилам дорожного движения посвящались всего лишь 7 параграфов, содержание которых почти ничем не отличалось от положений, содержавшихся в ранее принятых нормативно-правовых актах. К примеру, 30-й параграф воспрещал работу в извозе в состоянии опьянения; 35-й параграф утверждал правостороннее движение; в 36 параграф содержал требование «не дозволять себе скорой езды по улицам, с товарищами для забавы не перегоняться и вообще не обгонять одному другого, без особенной надобности»[7].

Новым в этом проекте, отличающим его от всех предшествующих нормативных актах, определяющих правила уличного движения, было впервые включенное положение о том, что «во время следования конвоев и военных отрядов, отнюдь их не прерывать пути, а ожидать, когда они пройдут»[8].

В начале января 1862 года были впервые введены возрастные рамки, ограничивающие круг лиц, допускаемых к извозчичьему промыслу. Те, кто желал лично заниматься извозом, а также нанимающиеся в возчики к содержателям наемных карет, должны были быть в возрасте от 16 лет и до 65 лет.

Функции по поддержанию общественного спокойствия, управлениюдвижением на улицах столицы и в остальных городах в те годы не входило в компетенцию полиции, они выполнялись городовыми. Городовые должны были «ходить по средине дороги и сдерживать слишком быструю езду». При необходимости задержания нарушителя городовой был обязан свистеть в свисток для подачи сигнала городовым на следующих постах. Также городовые должны были следить за тем, чтобы на телегах и возах не было слишком тяжелой для лошади клади, а когда от «несоразмерной

[7] Об устройстве извозчичьего промысла. Указ.соч. С. 18.
[8] См.: Там же. С. 19.

тяжести подвод лошади станут, то не дозволять их бить, а приказывать свалить часть клади»[9].

Необходимость сохранения шоссе в надлежащем состоянии требовало от государственных органов принятия действенных мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Именно в те годы в столице был введен ежегодный технический осмотр транспортных средств всех видов, а вскоре Городская дума даже определила премию за изготовление безопасных экипажей.

Таким образом, уже к началу 70-х годов XIX века сформировались основные нормативные документы, определяющие понятие «безопасность движения», которое включало требования соблюдения всеми участниками дорожного движения установленных правил безопасности; а также техническое состояние дорог и экипажей[10].

Частые нарушения правил дорожного движения в столице вынудили городские власти обратиться к установлению правовых основ наказания за проступки в данной сфере[11]. В связи с этим 06 октября 1882 года Санкт-Петербургским Градоначальником был подписан приказ за № 276 «Относительно взыскания штрафов с извозопромышленников», согласно которому штрафы должны были взыскивать приставы на основании протокола, удостоверяющего нарушение[12]. Протокол составлялся по разработанному типовому образцу и должен был быть составлен не позднее следующих суток после нарушения[13].Таким образом, впервые был введен единый образец протоколов.

---

[9] Подробное изложение круга обязанностей и предметов ведомства земских и городских полиций, по существующим законам. СПб., 1862. С. 2. URL: http://baumanki.net/show-document/1-38715/32bc851540f0b0df33d0c15cf234b86f/18/ (дата обращения: 31.05.2017).

[10]Питеркин И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII первой половине XX вв.: историко-правовой аспект. СПб: СПбГУ, 1997. С. 65.

[11] Исаев И.А. История государства и права России: Учебное пособие. М., 2010. С. 37.

[12] Сборник обязательных постановлений, изданных Санкт-Петербургским Градоначальником, на основании положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия и Санкт-Петербургскою Думою, на основании 103 и последующих статей Городового Положения. СПб., 1883. С. 125. URL: музейреформ.рф/node/13672 (дата обращения: 31.05.2017).

[13] Алфавитный сборник распоряжений по Санкт-Петербургскому Градоначальству и Полиции, извлеченных из приказов 1866-1885 гг. СПб., 1886. С. 153. URL: http://www.runivers.ru/lib/book7826/452062/ (дата обращения: 31.05.2017).

Мера наказания за нарушение правил движения определялась в зависимости от последствий. Если в результате происшествия кто-либо погибал или получал телесные повреждения разной степени тяжести, извозчика могли привлечь к ответственности по ст. 1466 или 1468 «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных». На основании этих статей, в зависимости от обстоятельств, виновное лицо могло быть заключено «в тюрьму от 2 до 4 месяцев или подвергнуто аресту от 7 дней до 3 месяцев». Если же вина возницы была минимальной, то согласно ст. 1494 ему мог угрожать только «строгий выговор в присутствии суда»[14].

Таким образом, уже во второй половине XIX века было введено юридическое оформление дорожно-транспортного происшествия путем составления официального протокола о правонарушении и разработан его единый образец, а также была создана правовая основа возмещения убытков в результате дорожно-транспортных происшествий.

В России первый автомобиль был создан в 1910 году. Начало правовому регулированию дорожного движения на автомобилях положил декрет «Об автодвижении по городу Москве и его окрестностям» от 16 июня 1920 года[15]. Органы исполнительной власти установили правила на относительно небольшой территории, там, где был сконцентрирован основной автопарк того времени.

Принятие законов «местного» масштаба оказало влияние на то, что несколько десятков лет подряд правила дорожного движения автомототранспортных средств принимались только местными органами власти. До принятия единых для всего союза правил каждый субъект и город разрабатывал и утверждал свои правила дорожного движения.

Надзор органов власти за соблюдением правил и норм, действующий в сфере обеспечения безопасности движения, приобрел актуальность с начала 30-х годов, когда рост автомобильного парка, и интенсивность движения на

---

[14] Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб., 1845. С. 424-435. http://музейреформ.рф/node/13654 (дата обращения: 31.05.2017).

[15] Жулев В.Н. Транспортные преступления. М., 2001. С. 56.

дорогах обусловили резкое увеличение уровня дорожно-транспортных происшествий. В 1932 году в составе центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР была образована инспекция особого назначения для наблюдения за состоянием и эксплуатацией транспортных средств, а также за строительством и содержанием дорог[16]. СНК СССР постановлением «1182 от 03 июля 1936 года утвердил «Положение Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР».

С 30-х годов шел процесс расширения круга задач государственной автомобильной инспекции, что привело к сосредоточению у неё основных функций по обеспечению безопасности дорожного движения. На практике это превратило ГАИ в орган, единолично организующий и реализующий весь комплекс мероприятий по профилактике безопасности движения и отвечающий за аварийность во время движения по улицам и дорогам[17].

Новый отдел НКВД активно приступил к выполнению первостепенных задач – боролся с авариями, разрабатывал технические нормы эксплуатации автомототранспорта, контролировал профессиональную подготовку шоферов. А также вел учет аварий, анализ их причин, составлял статистику правонарушений, привлекал нарушителей правил дорожного движения к ответственности, руководил выдачей номерных знаков, технических паспортов, розыском автомобилей, скрывшихся с места ДТП.

С развитием автопарка в стране, ростом интенсивности движения по дорогам обеспечение безопасности дорожного движения становится одной из основных крупных проблем. Наличие пробелов в законодательной базе затрудняло борьбу с преступными посягательствами на работу автотранспорта. 15 сентября 1950 года Пленумом Верховного Суда СССР было принято специальное постановление «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения на

[16]Царакова А. П. Развитие российского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения //Вестник Южно-Уральского государственного университета. 2008. № 8 (108).С.4.
[17]Россинский Б.В. Проблемы государственного надзора в сфере дорожного движения // Государство и право. 1995. №6. С. 68.

автомототранспорте»[18]. Реформирование законодательной базы продолжалось.

Серьезный вклад в мировую безопасность дорожного движения внесло принятие «Конвенции о дорожном движении» и «Протокола о дорожных знаках и сигналах» на международной конференции в Женеве в 1949 году, на этой основе все страны-участницы разрабатывали свои ПДД и к которым в 1959 году присоединился СССР, создав на их базе в 1961 году единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР». Но самым важным явлением в истории ПДД стало принятие странами-участницами ООН по дорожному движению 08 ноября 1968 года в Вене «Конвенции о дорожном движении», подписанной представителями 68 стран мира, в том числе был Советский Союз. Эта Конвенция и до сих пор действует, хоть и претерпев некоторые изменения и дополнения.

Еще продолжительное время в стране отсутствовало единое административное законодательство, устанавливающее ответственность участников дорожного движения.

До 1985 года в РСФСР не существовало единого кодифицированного акта об административной ответственности. Административная ответственность могла устанавливаться большим количеством субъектов – органов государственного управления и местных органов государственной власти. Множество союзных и республиканских законодательных и правительственных актов приводило к беспорядку и диссонансу в правоприменительной практике.

Первым шагом в направлении будущей интеграции законодательства об административных правонарушениях является Указ Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1961 года «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке».

---

[18] Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР (1924-1977). М., 1978 . Ч.1. С.76. URL: http://bookish.link/prava-teoriya/sbornik-postanovleniy-plenuma-verhovnogo-suda.html (дата обращения: 31.05.2017).

Следующий шаг к систематизации норм об административной ответственности – принятые Верховным Советом СССР в 1980 года «Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях»[19].С 15 мая 1983 года Президиумом Верховного Совета СССР был принят Указ «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения», который с 01 сентября 1983 года устанавливал единую административную ответственность на всей территории СССР[20].

Вступивший в силу с 01 января 1985 года первый в истории нашей страны Кодекс РСФСР об административных правонарушениях[21] содержал 64 норы об административной ответственности за правонарушения, посягающие не безопасность движения. Многие положения данного правового акта учтены в современном законодательстве.

К 1988 году возникает необходимость дальнейшего прогрессивного улучшения системы госавтоинспекции. Совет Министров СССР принимает Постановление № 336 «О мерах по обеспечению безопасности движения на автомобильном и железнодорожном транспорте», которым оговаривается комплекс мер по разработке, производству и внедрению современных систем средств регулирования, технического оснащения по контролю за движением на дорогах, средств для экзаменационной работы госавтоинспекции. Начинается формирование общегосударственной информационно-поисковой системы учета транспортных средств, водительских удостоверений, случаев нарушений правил дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий и др.

В 1990 году кризисные социальные явления приводят к сокращению профилактики ДТП, и к сокращению служб безопасности движения. Ухудшение ситуации с безопасностью дорожного движения вызывает

---

[19] Ведомости Верховного Совета СССР. 1980. № 44. Ст. 909. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_18346.htm (дата обращения: 31.05.2017).

[20] Федорченко М.В. Нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологические аспекты. Н. Новгород, 2004. С.18.

[21] Ведомости ВС РСФСР. 1984. № 27. Ст. 909. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_18346.htm (дата обращения: 31.05.2017).

повышение уровня аварийности, происходит рост числа преступлений, направленных против участников движения. Начинается мафиозная «вражда на дорогах», происходит многочисленная гибель сотрудников ГАИ при несении службы[22].

Активная законотворческая деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществлялась вплоть до 1996 года. Исходя из опыта непростого десятилетия создается Концепция развития и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции МВД РФ на период 1998-2005 годах, которая широко обсуждается в обществе.

К 1998 году аварийность на автомобильном транспорте превратилась в крупнейшую социально-политическую проблему. К началу XXI века был зарегистрирован катастрофический рост по основным коэффициентам аварийности. Образовался также кризис доверия к структуре и работникам госавтоинспекции. В руководстве структуры возникает понимание необходимости масштабных реформ, которые были осуществлены в 1998-2000 годах.

01 июня 1998 года вышел Приказ МВД России № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России»[23]. А 15 июня Указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» ГАИ переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД Российской Федерации.

Становление истории – это длительный процесс, который заключает в себе множество важных факторов.Технический прогресс стал основой создания законодательства о дорожном движении. Значение административной ответственности в борьбе с правонарушениями в области обеспечения безопасности дорожного движения повышалась с годами, с

[22] История Госавтоинспекции России. URL: http://www.gibdd.ru/about/history/ (дата обращения: 10.04.2017).
[23] Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 06.07.1998. № 13. URL: http://захаров.net/index.php?id=2265&md=books&to=art (дата обращения: 31.05.2017).

развитием автопрома и повышением потребности в эксплуатации автомобильной техники на всей территории нашей страны. Повышение интенсивности движения на дорогах Российской Федерации влечет за собой комплекс изменений в политике обеспечения безопасности дорожного движения. Административная ответственность стала основной формой применения государством карательных мер к лицам, пренебрегающим установленные в России Правила дорожного движения и тем самым подвергающим опасности не только собственную жизнь, но и здоровье, и благополучие законопослушных граждан.С каждым годом до сегодняшнего дня формируется нормативно-правовая база в сфере обеспечения дорожного движения. Регулярно вносятся коррективы и создаются новые, эффективные механизмы регулирования деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, ужесточаются санкции и разрабатываются новые подходы к решению проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

§1.2 Нормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Развитие современного общества напрямую зависит от технического прогресса, развития промышленности и транспорта. Способность людей передвигаться в короткие сроки в пространстве, используя различные виды транспорта, позволяет сближать населенные пункты, перемещает людей, товары, создавая и поддерживая определенный уровень комфорта. В числе лидеров по количеству перевозимых пассажиров и грузов в мире в целом и в России, является автомобильный транспорт. Как и любое достижение технического прогресса, автомобиль несет как положительные стороны в использовании его обществом, так и определенные угрозы безопасности населения. Главная угроза, которую таит в себе автотранспорт, — это дорожно-транспортные происшествия и их последствия[24].

Несмотря на регулярную работу по повышению эффективности безопасности дорожного движения уровень смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий остается достаточно высоким.

В странах с высоким уровнем автомобилизации, на дорожно-транспортные происшествия давно перестали смотреть как на случайное явление, усилия, направленные на их предотвращение и ослабление их негативных последствий тщательно продумываются и структурируются. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных функций государства по обеспечению правопорядка[25]. Безопасность дорожного движения является важнейшим элементом безопасности общества в целом, которую призвано обеспечивать государство.

[24]Соколов Д.В. Колузакова Е.В. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Наука. Мысль: электронный периодический журнал. 2016. № 5-2 / 2016 .
[25]Гражданское право: Учебник /под ред. О.Г. Алексеева,Б.М. Гонгало. М., 2016. С. 399.

Массовая автомобилизация страны привела к тому, что эта проблема стала достаточно острой и с течением времени только обострялась, несмотря на принимаемые меры.

В Российской Федерации сложилась и устойчиво функционирует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения, которая является неотъемлемой частью социально-экономической инфраструктуры общества, а также составляющим элементом обеспечения общественной и более того - национальной безопасности.

В современной России нормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения составляет широкий круг нормативно-правовых актов.

Нормативно-правовая база – один из важнейших факторов обеспечения эффективности безопасности дорожного движения.

Сложившаяся система правового регулирования безопасности дорожного движения в России логична и представляет собой совокупность нормативно-правовых актов, эффективно действующих в комплексе друг с другом.

Нормативно-правовую база в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации составляют:

а) Ратифицированные РФ международные соглашения по безопасности дорожного движения;
б) Конституция РФ;
в) Федеральные законы и федеральные подзаконные акты(указы и нормативные распоряжения Президента РФ, постановления и нормативные распоряжения Правительства РФ, межотраслевые и отраслевые НПА);
г) Законы и подзаконные акты субъектов РФ.

Основным межгосударственным договором в области безопасности дорожного движения является Конвенция о дорожном движении (вместе с «Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов»),

заключенная в г. Вене 08 ноября 1968 г. Конвенция была ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г., Российская Федерация является стороной данного международного договора в качестве государства – продолжателя СССР.Европейским соглашением, дополняющим Конвенцию о дорожном движении, от 01 мая 1971 г. в данный документ внесены изменения, вступившие в силу, в том числе для СССР с 07 июня 1979 г. Далее в Конвенцию были внесены поправки от 28 сентября 2004 г., вступившие в силу для Российской Федерации с 28 марта 2006 г.

Правительством РФ заключен ряд межправительственных международных договоров в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, перечислим некоторые из них:

а) «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Словении о международном автомобильном сообщении от 07 сентября 1998 г.»[26];

б) Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 19 мая 2000 г.[27];

в) Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Испания о международном автомобильном сообщении от 22 мая 2001 г.[28].

Следующим по юридической силе нормативно-правовым актом является Конституция РФ.

Обеспечение безопасности дорожного движения признано одной из

[26] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Словении о международном автомобильном сообщении от 07 сентября 1998 г. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=4258 (дата обращения: 19.04.2017).

[27] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 19 мая 2000 г. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=4050 (дата обращения: 19.04.2017).

[28] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Испания о международном автомобильном сообщении от 22 мая 2001 г. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=3821 (дата обращения: 19.04.2017).

актуальных социально-экономических и демографических проблем[29], являющихся угрозой национальной безопасности страны. К сожалению, в Конституции РФ нет конкретных норм, регулирующих данную сферу государственной деятельности, как это принято в некоторых зарубежных странах[30]. Но Конституцией нашей страны определяется, что в ведении РФ находится безопасность, а в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов – обеспечение общественной безопасности. Правительство Российской Федерации должно осуществлять меры по обеспечению государственной безопасности РФ, защищенности личности, общества от внутренних и внешних угроз, в частности, должно обеспечивать безопасность дорожного движения.

Анализ федерального законодательства следует продолжить рассмотрением ряда федеральных законов и Приказов МВД РФ. Они составляю большую часть нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность государства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Центральное место в нормативно-правовой базе занимает специальный федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»[31], принятый 10 декабря 1995 года. Этот федеральный закон определяет законодательные основы обеспечения безопасности дорожного движения, обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

В соответствии с федеральным законом № 3-ФЗ «О полиции»[32] на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности

---

[29]Войтенков Е.А. Актуальные проблемы в сфере безопасности дорожного движения и возможные организационно-правовые пути их решения // Юридический мир. 2010. № 8. С. 52 - 55.

[30] Коняев С.А. Конституционное регулирование сферы дорожного движения в зарубежных странах // Конституционное и муниципальное право. 2011. № 7. С. 62 - 64.

[31]Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. № 245.

[32]Федеральный закон от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. 2011. № 25.

дорожного движения и регулированию дорожного движения. ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим системное воздействие фактически на все составляющие деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и Указом Президента РФ от 15июня 1998 года № 711[33] установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технического оснащения и автоматизированных систем учета данных, обеспечение организации движения автомототранспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий.

В 2002 году Правительство Российской Федерации приняло Концепцию развития страхования, в которой большую часть отвели обязательному страхованию автогражданской ответственности. 25 апреля 2002 года был принят федеральный закон № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»[34]. Закон об ОСАГО преследует две основные цели – гарантированное возмещение вреда всем участникам дорожного движения и повышение безопасности дорожного движения. Данный вид страхования ориентирован на лиц, которым причинен вред. Застрахованным лицам выплачивается реальные компенсации ущерба, как имуществу, так и здоровью. Регулирование страхования автогражданской ответственности на сегодняшний день имеет серьезные недоработки, несмотря на постоянную работу по усовершенствованию законодательного акта. Возникают проблемы при оформлении полисов ОСАГО, часто страховые компании не выплачивают реальную сумму ущерба, пользуясь пробелами в законодательстве, ровно, как и автоюристы отсуживают у страховых компаний значительные суммы денег исходя из так называемых

[33]Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1998. № 116.
[34]Федеральный закон от 25апреля 2002года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2002. № 80.

«независимых» экспертиз, которые, в свою очередь, заинтересованы в исходе спора.

08 ноября 2007 года Президент РФ подписал федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[35]. Впервые принят федеральный законодательный акт прямого действия, который объединил массив подзаконных правовых актов и регламентировал осуществление дорожной деятельности, особенности правового регулирования проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания, использования федеральных автомобильных дорог, автомобильных дорог субъектов РФ, муниципальных и частных автомобильных дорог.

Законодательными актами, содержащими нормы, предусматривающие юридическую ответственность за нарушения в области дорожного движения, являются: Уголовный Кодекс Российской Федерации[36] и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях[37].

Уголовный Кодекс Российской Федерации предусматривает ответственность за действия, которые несут в себе серьезную угрозу общественной безопасности, а также уже повлекли тяжелые последствия для общества[38]. Статья 264 УК РФ предусматривает ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью либо за деяние, повлекшее смерть человека (двух и более лиц). Законодательство требует постоянной работы над повышением его эффективности. Так, в 2015 году Госдума Российской Федерации ужесточила наказание за вождение в состоянии алкогольного

---

[35]Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. 2007. № 254.

[36]Уголовный кодекс Российской Федерации от 13июня 1996года № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25.Ст. 2954.

[37]Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001года № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. № 256.

[38]Першиков А.А. Причинение вреда здоровью по УК РФ. URL: http://pershickow.ru/prichinenie-vreda-zdorovyu-uk-rf (дата обращения: 03.04.2017).

опьянения. Были введены поправки в 27 главу Уголовного Кодекса. Статья 264.1 УК РФ напрямую связана с административной ответственностью. Связь с административной ответственностью заключается в том, что лицо, уже подвергшееся административному наказанию, совершив то же деяние повторно, наказывается штрафом в размере от двухсот до трехсот тысяч рублей, либо лишением свободы на срок до двух лет.

Кодекс об административных правонарушениях содержит абсолютное большинство норм, предусматривающих юридическую ответственность за нарушения в области дорожного движения и за нарушение порядка управления.

Под административным правонарушением в области дорожного движения следует понимать посягающее на безопасность дорожного движения, здоровье и законные права граждан, участвующих в дорожном движении, а также на установленный порядок использования транспортных средств и порядок управления по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, противоправное, виновное действие либо бездействие физического (а в ряде случаев – и юридического) лица, за которое Кодексом об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность. Данная группа административных правонарушений содержит 36 видов составов, сгруппированных в главе 12 КоАП РФ. Среди них, в частности: статья 12.1 «Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке…» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушений; статья 12.3 «Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения»Кодекса Российской Федерации об административных правонарушений; статья 12.8 «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии

опьянения» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушенийи др.

Также в главе 19 содержится норма, которая устанавливает ответственность для лиц, нарушивших правила регистрации транспортного средства. Это ст. 19.22 КоАП РФ, она исходит из обязанности лица зарегистрировать транспортное средство в установленный срок и в установленном порядке согласно законодательству Российской Федерации.

Правила дорожного движения, пожалуй, самый важный нормативно-правовой акт. Единая система правил на территории всей страны была принята в 1961 году на основе Конвенции о дорожном движении, приходившей в г. Женеве в 1949 году. Правила дорожного движения – свод правил, регулирующих обязанности водителей транспортных средств и пешеходов, а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения. На сегодняшний день, в Российской Федерации ПДД установлены Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993года № 1090[39].

Действия сотрудников ГИБДД должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением к гражданам. Порядок осуществления функций сотрудников ГИБДД устанавливает Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения[40], утвержденный приказом МВД России от 02.03.2009г. № 185.

---

[39]Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

[40] Приказ МВД России от 02 марта 2009 года № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2009. № 122.

Одной из государственных функций госавтоинспекции является регистрация транспортных средств. Приказом МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001[41] «О порядке регистрации транспортных средств» устанавливаются правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним. Данную функцию осуществляет специальное подразделение ГИБДД РФ – регистрационно-экзаменационный отдел ГИБДД РФ. На это подразделение также возложены функции по приему квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Приказом МВД России от 20.10.2015г. № 995[42] утверждается Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений.

Автомобильная аварийность наносит колоссальный материальный и моральный ущерб как всему обществу, так и отдельным гражданам. Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию. «Внедрение программ повышения безопасности на дорогах России – одна из актуальных задач развития страны», – президент Российской Федерации В.В. Путин. Уже 03 октября 2013 г. постановлением Правительства Российской Федерации от. № 864[43] была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах».

---

[41]Приказ МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» // Российская газета. 2009. № 5.

[42] Приказ МВД России от 20 октября 2015 года № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета. 2016. № 66.

[43]Постановление Правительства РФ от 03 октября 2013 года № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2013. № 41. Ст.5183.

Поскольку большое количество аварий происходит по вине начинающих водителей, в соответствии с программой повышения безопасности, в 2016 году был существенно изменен административный регламент по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. Испытания для кандидатов в водители стали сложнее, система начисления штрафных баллов при сдаче экзамена изменилась полностью. Но помимо уже внесенных изменений требуется доработка некоторых сторон подготовки кандидатов на получение водительского удостоверения.

Также, в нормативно-правовую базу в сфере обеспечения безопасности дорожного движения входят такие НПА, как:

а) Приказ МВД РФ № 724, Министра обороны РФ № 881 от 21.09.2009 г. «О порядке взаимодействия подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военных комиссариатов при предоставлении сведений о транспортных средствах, зарегистрированных за гражданами Российской Федерации и подлежащих учету в военных комиссариатах»;

б) Приказ МВД России от 27.04.2002 г. № 390 «О разработке и утверждении образцов специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении»; и др.

Нормативно-правовая база в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в России – это хорошо структурированный комплекс нормативно-правовых актов, нацеленный на эффективную работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, предотвращению противоправных деяний в области дорожного движения.

Дорожный травматизм – это интернацианальная проблема, к решению которой общество подходит комплексно. Так как практически во всех странах мира ситуация на дорогах и магистралях общего пользования

оставляет желать лучшего, решением этих вопросов занимается не только соответствующие органы власти, разработку их решений во многом зависит от международных организаций, которые координируют действия по снижению уровня травматизма во всем мире.

На сегодняшний день безопасность дорожного движения по всему миру является серьезной социальной, демографической и экономической проблемой. На протяжении многих лет фиксируется значительный прирост автомобильного парка, что, соответственно, вызывает повышение показателей аварийности. Уровень смертности на дорогах России остается достаточно высоким, несмотря на постоянную работу по усовершенствованию законодательства в области дорожного движения.

ГЛАВА 2 ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§2.1 Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения

Известно, что транспорт, являясь необходимым условием для комфортного существования и экономического развития современного общества, также является средством повышенной опасности. Безопасность дорожного движения – это одна из первостепенных задач в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан.

Проблема смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий давно вышла на интернациональный уровень. Впоследние десятилетия безопасность дорожного движения вышла на передний план в формировании политики многих европейских стран, а также европейских и международных организаций. Взаимодействие стран позволяет вносить новшества в политику обеспечения безопасности, делиться опытом по повышению эффективности мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий и других общественных угроз.

Поскольку смертность на дорогах во всем мире неуклонно растет, в 2004 году Генеральной Ассамблеей ООН принята резолюция о повышении безопасности дорожного движения во всем мире 58/289[44]. А в 2012 году Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию 66/260[45], признавая, чтоурегулированиеглобальногокризисавобластибезопасностидорожногодвиженияможетбытьдостигнутотолькоспомощьюмногосекторальногосотрудничестваипартнерскихотношениймеждувсемизаинтересованнымисторонамикак в государственном, такивчастномсекторахиприучастиигражданскогообщества

[44]Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 58/289. A/RES/58/289. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. URL: https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/511/88/PDF/N0351188.pdf?OpenElement (дата обращения: 05.05.2017).

[45]Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 19 апреля 2012 года 66/260. A/RES/66/260. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. URL: https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/474/44/PDF/N1147444.pdf?OpenElement (дата обращения: 05.05.2017).

официально провозглашает на национальном и местном уровнях Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, в более чем 100 странах мира[46], в том числе в Российской Федерации.

В соответствии с этой резолюцией был подписан Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг.[47]. Принятие этого плана обеспечивает долгосрочные и скоординированные действия в поддержку безопасности дорожного движения. Также, в нем обобщен международный опыт в противодействии соответствующей проблеме и приведен ряд наиболее эффективных мер, к которым относятся: проектирование более безопасных дорог и установление требования о независимой проверке дорожной безопасности в связи с новыми строительными проектами; содействие развитию общественного транспорта; принятие и обеспечение соблюдения законов, требующих использования ремней безопасности, шлемов и средств безопасности для детей; установление и обеспечение соблюдения предельных значений концентрации алкоголя в крови водителей и совершенствование медицинской помощи в поставарийный период для жертв дорожных аварий[48], и др.

На сегодняшний день в каждой стране существует государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения, которая имеет огромное социальное и экономическое значение.

Стоимостная оценка последствий ДТП используется во всех странах с развитой автомобилизацией как один из основных критериев при принятии решений в процессе государственного управления. Данные оценки позволяют сделать соответствующие расчеты при разработке на различных уровнях управления целевых программ, проектов и профилактических мероприятий в этой сфере.

---

[46]Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 19 апреля 2012 года 66/260. A/RES/66/260. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. Указ.соч.С.5.

[47]Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. URL: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf (дата обращения: 05.05.2017).

[48] См. Там же. С.5.

Все направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения закреплены главами 2 и 3 федерального закона «О безопасности дорожного движения». Согласно ст.5 данного федерального закона, обеспечение безопасности осуществляется посредством:

а) регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
б) осуществления деятельности по организации дорожного движения;
в) материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
г) организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
д) проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
е) лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
ж) проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
з) осуществления федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения, и т.д.

В Российской Федерации в соответствии с вышеприведенными документами в 2013 году Постановлением Правительства была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения»[49]. Данный опыт уже имел место быть в России. Ранее

[49] Постановление Правительства РФ от 03 октября 2013 года № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Официальный интернет-портал правовой информации. 08.10.2013// Собрание законодательства РФ.2013. № 41.

существовала федеральная целевая программа на 2006 – 2012 годы. Благодаря программе были снижены показатели дорожного травматизма.

Результаты реализации федеральной целевой программы свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. Отмечается сокращение по таким важным индикаторам, как тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, социальный и транспортный риски. В целом за 7 лет действия Программы сохранены жизни более 35 тыс. человек[50].

Принятие и реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» позволили заложить основы программно-целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России.

Существенным результатом реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» стало начавшееся изменение отношения всех органов государственной власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Был успешно реализован комплекс мероприятий, направленных на достижение поставленных программой задач. Таких как:

а) для обучения детей правилам безопасного поведения на дороге построено и введено в действие 3 федеральных экспериментальных центра «Детскийавтогород» и 15 детских автогородков;

б) модернизировано 1529 светофорных объектов, включая оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, табло обратного отсчета времени

[50] Постановление Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864 г. Москва «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». URL: https://rg.ru/2013/10/08/bezopas-site-dok.html (дата обращения:07.05.2017).

разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими сигналами и др.;

в) для подразделений Госавтоинспекции закуплено 6203 комплекса видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме, и 3352 автомобиля, оборудованных средствами контроля и выявления правонарушений.

Вместе с тем, несмотря на эффективность реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению с наиболее развитыми странами, в частности на 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, уровеньавтомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского.

Целью новой программы является дальнейшее эффективное снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детской смертности и травматизму.

Для достижения поставленной цели предполагается осуществить комплекс задач. В число приоритетных задач входит пропаганда негативного отношения к правонарушениям в области дорожного движения, формирование у детей безопасного поведения на дорогах, повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, а так же повышение общей культуры вождения.

Новая программа 2012 – 2020 гг. разделена на два этапа. По прошествии первого этапа произведен анализ результатов реализации программы. За 2012 – 2015 годы были выполнен широкий комплекс задач, в число которых входит оснащение системами автоматического контроля и выявления нарушений правил дорожного движения улично-дорожной сети городов и иных населенных пунктов; проведение информационно-

пропагандистских кампаний, использующих наиболее действенные каналы коммуникации, с целью повышения уровня самосознания участников дорожного движения; подготовка и создание информационно-пропагандистских телерадиопрограмм, направленных на участников дорожного движения;модернизация нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения.

Во втором этапе программы был существенно изменен Административный регламент министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. С 01 сентября 2016 года вступили в силу изменения в вышеупомянутом регламенте, в котором существенно усложнились квалификационные испытания по сдаче экзамена на право управления транспортным средством.

Так как еще одной высокоэффективной мерой предотвращения правонарушений является повышение штрафных санкций, в России за последние два года было внесено большое количество изменений в статьи КоАП РФ и УК РФ.

Например, 27 октября 2014 года в городе Петропавловск – Камчатский была рассмотрена жалоба Борисова О.Д. на постановление по делу об административном правонарушении, предусмотренного ст. 12.18 КоАП РФ.Борисов О.Д. просил «признать» его «невиновным» и «освободить от выплаты назначенного штрафа», ссылаясь при этом на то, что не видел пешехода на пешеходном переходе, а видеозапись правонарушения в деле отсутствует.Изучив материалы дела об административном правонарушении в отношении Борисова по запросу судьи в связи с рассмотрением жалобы и выслушав объяснения Борисова, было вынесено решение оставить без

изменения Постановление инспектора, а жалобу Борисова О.Д. – без удовлетворения[51].

В 2013 году штраф за невыполнение требования уступить дорогу участнику дорожного движения, имеющему преимущество в движении (за исключением водителей транспортных средств), то есть пешеходам и велосипедистам составлял 800-1000 рублей, тогда как сейчас за нарушение данного правила предусматривается штраф в размере 1500 рублей.

Повышение штрафных санкций за нарушения правил дорожного движения было произведено во многих других статьях КоАП РФ.

К примеру, 16 мая 2017 года в городе Сухой Лог была рассмотрена жалоба на постановление по делу об административном правонарушении в соответствии с которым предусмотрена административная ответственность в виде штрафа в размере 3 000 рублей по ч.3 ст. 12.23 КоАП РФ. Должностным лицом установлено, что Московских И.Е. управляя автомобилем, перевозила ребенка до 12 лет при наличии специального удерживающего устройства, но не пристегнутого ремнем безопасности, предусмотренным конструкцией ТС, чем нарушила правила дорожного движения. Московских И.Е., не согласившись с указанным постановлением, просит постановление отменить, производство по делу прекратить. С данным обвинением не согласна, так как ребенок был пристегнут ремнем безопасности, детское кресло зафиксировано за водительским сиденьем, соответственно инспектором ДПС, двигаясь во встречном направлении, не мог видеть пристегнут ребенок, или нет. С данным обвинением не согласна, так как ребенок был пристегнут ремнем безопасности, детское кресло зафиксировано за водительским сиденьем, инспектор ДПС, двигаясь во встречном направлении, не мог видеть пристегнут ребенок, или нет. Должностное лицо, возбудившее производство по делу об административном правонарушении полагает обжалуемое

[51] Решение 35 гарнизонного военного суда г. Петропавловск-Камчатский от 27 октября 2014 года № 5-208/2014 решение по жалобе на постановление должностного лица об административном правонарушении. URL:https://rospravosudie.com/court-35-j-garnizonnyj-voennyj-sud-g-p-kamchatskij-kamchatskij-kraj-s/act-505745121/ (дата обращения: 13.05.2017).

постановление законным и обоснованным. Суду пояснил, что при повороте заметил, как в движущемся во встречном направлении автомобиле между сиденьями стоит ребенок. Когда остановили автомобиль он видел, как ребенок сел в детское кресло и пристегнулся ремнем безопасности. Московских И.Е. изначально пояснила, что необходимо было проехать незначительное расстояние, поэтому ребенок не был пристегнут, затем она стала отрицать вину. По мнению суда, инспектор ДПС обоснованно пришел к выводу о наличии в действиях Московских И.Е. состава административного правонарушения, было вынесено решение постановление инспектора по делу об административном правонарушении оставить без изменения, а жалобу без удовлетворения[52].

Вопрос о детских удерживающих устройствах стоит довольно остро. Водителями должна быть обеспечена максимальная безопасность детей при перевозке в транспортных средствах. Значительно был увеличен штраф за нарушение соответствующего пункта правил дорожного движения. В 2013 году штраф составлял всего 500 рублей, наравне со штрафом за не пристегнутый ремень безопасности. Сегодня он составляет 3000 рублей. С одной стороны, существуют некоторые факторы, не позволяющие использовать детские кресла для перевозки детей. К примеру, инвалидность ребенка или физические особенности детей в виде роста и веса, превышающие средние показатели. С другой – халатное отношение к данному правилу нередко приводит к серьезным последствиям после дорожно-транспортных происшествий для ребенка.

Но в 2017 годуВерховный суд Российской Федерации разрешил родителям перевозить детей до 12 лет без автокресла, с оговоркой, что должны применяться альтернативные специальные средства в сочетании с ремнями безопасности. ВС РФ констатировал: «Из буквального толкования данной нормы следует, что перевозка детей до 12-летнего возраста на заднем

[52] Решение Сухоложского городского суда Свердловской области от 16 мая 2017 года № № 12-51/2017 решение по жалобеМосковских И.Е. на постановление должностного лица об административном правонарушении. URL: https://rospravosudie.com/court-suxolozhskij-gorodskoj-sud-sverdlovskaya-oblast-s/act-556458685/(дата обращения: 18 .05.2017).

сиденье транспортного средства возможна с использованием как детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, так и иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности»[53].

«Это решение очень полезно для всех родителей-автомобилистов, имеющих детей до 12-летнего возраста, – отмечает адвокат Людмила Айвар. – Действительно, детки нынче пошли крупные и рослые. Некоторые в 12 лет вовсе в детские автокресла не помещались. А еще есть дети с физическими особенностями или ограниченными возможностями, которым кресла крайне не рекомендованы. Но доблестные сотрудники полиции не хотели ни слышать, ни понимать правила! Теперь все в прошлом. И если дорожные полицейские будут, несмотря ни на что, предъявлять претензии, ссылайтесь на постановление ВС РФ от 16 февраля 2017 года номер 45-АД17-1»[54].

Примером аналогичной ситуации служит рассмотренная в Миасском городском суде жалоба. 26 ноября 2014 года была рассмотрена жалоба Васютина П.В. на постановление по делу об административном правонарушениио привлечении к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ. Васютина П.В. обратился в суд с жалобой на постановление по делу об административном правонарушении, в которой просит отменить постановление по делу об административном правонарушении.

В обоснование жалобы указал, что перевозил ребенка на заднем сиденье транспортного средства. В связи с тем, что рост и вес сына позволяет перевозить ребенка без дополнительных детских удерживающих устройств, ребенок сидел на подушке, был пристегнут штатным ремнем безопасности, предусмотренным транспортным средством. Инспектором вынесено постановление, с которым он не был согласен. Однако, возможности дать

[53]Постановление Верховного Суда РФ от 16.02.2017 г. № 45-АД17-127 // Справочно-правовая система КонсультантПлюс.

[54]ВС РФ разрешил возить детей в машине без автокресла. URL: http://rapsinews.ru/judicial_analyst/20170327/278100623.html (дата обращения: 18.05.2017).

объяснения был лишен. Исследованные судом доказательства не позволили сделать вывод о наличии в действиях Васютина П.В. состава административного правонарушения, предусмотренного ч.3 ст. 12.23 КоАП РФ. Фактически не установлена объективная сторона правонарушения, что является безусловным обстоятельством, исключающим административную ответственность лица. Руководствуясь п.3 ч.1 ст.30.7 КоАПРФ, суд решил: Постановление по делу об административном правонарушении в отношении Васютина П.В., - отменить[55].

Самым серьезным изменением стало ужесточение санкций к водителям, управляющим транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. С 1.07.2015 года вступила в силу статья 264.1 УК РФ и повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения стало уголовно-наказуемым деянием.

02 мая 2017 года в городе Сатка было рассмотрено уголовное дело в отношении Гнатюк С.С., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Гнатюк С.С. управлял автомобилем, находясь в состоянии опьянения, будучи ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения.Подсудимый Гнатюк С.С.с предъявленным обвинением согласился полностью. Суд вынес решение, в котором признал, что Гнатюк С.С.виновен в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, и назначил ему наказание в виде обязательных работ на срок 150 часов в местах, определяемых органами местного самоуправления по согласованию с уголовно-исполнительной инспекцией, с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, сроком на 2 года 6 месяцев[56].

---

[55] Решение Миасского городского суда Челябинской области от 26 ноября 2014 года № 12-242/2014 жалоба на постановление по делу об административном правонарушениио привлечении к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ. URL: https://rospravosudie.com/court-miasskij-gorodskoj-sud-chelyabinskaya-oblast-s/act-461815142/ (дата обращения: 13.06.2017).

[56] Решение мирового судьи судебного участка № 1 г. Сатка и Саткинского района от 02 мая 2017 года №1-23/2017 уголовное дело по обвинению Гнатюк С.С. по ст. 264.1 УК РФ. URL: https://rospravosudie.com/

По всей России имеется множество примеров судебной практики. Город Миасс исключением не является.

01 марта 2017 года в городе Миассе было рассмотрено уголовное дело в отношении Кислицына О.Г., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. 11 декабря 2016 года Кислицын О.Г. будучи по постановлению мирового судьи подвергнут административному наказанию по ст. 12.8 ч. 3 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения, управлял транспортным средством, находясь в состоянии опьянения. Кислицын с обвинением согласен.мировой судья признал Кислицына виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ и назначил ему наказание в виде обязательных работ на срок 440 часов с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортным средством, на срок три года[57].

Самой распространенной и наиболее легкой формой ответственности является обязательные работы. «Ежедневно нарушители отрабатывают определённое количество часов на городских улицах. Бывшие автолюбители занимаются благоустройством города: опиливают деревья и убирают спиленные ветви, проводят санитарную очистку улиц», — говорит инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения Миасского отдела ГИБДД Дарья Лунева[58].

Внесение поправок в УК РФ приносит свои результаты. Все меньше водителей садится за руль в нетрезвом состоянии, но, тем не менее, остается достаточно большое количество лиц, которые садятся за руль в состоянии алкогольного опьянения, пренебрегая запретом, ставят под угрозу человеческие жизни и здоровье людей, которые могут пострадать в

---

court-sudebnyj-uchastok-1-g-satka-i-satkinskogo-chelyabinskoj-oblasti-s/act-238407633/(дата обращения: 18.05.2017).

[57] Решение мирового судьи судебного участка №2 г. Миасса Челябинской области от 1 марта 2017 года №1-4/2017 уголовное дело по обвинению Кислицына О.Г. по ст. 264.1 УК РФ. URL: https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-2-g-miass-chelyabinskoj-oblasti-s/act-237980045/ (дата обращения: 15.06.2017).

[58] Нетрезвых водителей отправили на уборку улиц.URL: http://newsmiass.ru/index.php?news=45676 (дата обращения: 15.06.2017).

результате ДТП по их вине. Сотрудники ГИБДД продолжают выполнять работу по выявлению такого серьезного нарушения, но для снижения уровня подобного рода деяний требуется усовершенствование законодательной базы и внедрение новых подходов к решению столь острой проблемы.

Изменения в законодательстве коснулись не только мер ответственности лиц, нарушающих правопорядок, изменились также и способы обеспечения исполнения ответственности данных лиц.

15 января 2016 года вступили в силу изменения в федеральном законе «Об исполнительном производстве»[59] и в отдельных законодательных актах Российской Федерации, в частности в КоАП РФ. Теперь, Федеральная служба судебных приставов может приостанавливать действие водительского удостоверения для лиц, имеющих задолженность. Если общий долг по административным штрафам превышает 10000 рублей, то это является основанием для временного ограничения на пользование должником специальным правом. «Новый закон не предусматривает лишения прав за долги на вечные времена,—уточняет автор законопроекта, депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. — И после погашения долгов все права водителя должны быть восстановлены. Кроме того, закон касается не только долгов по штрафам и алиментам. Это также выплаты по возмещению вреда, причиненного здоровью, возмещению вреда в связи со смертью кормильца семьи, возмещению ущерба, причиненного преступлением»[60]. Конечно, как и в любом правиле, данное нововведение имеет ряд исключений. «Заморозить» действие водительского удостоверения не могут лицам, чьим единственным источником дохода является транспортное средство или если автомобиль является единственным способом добраться из удаленной местности к работе, больнице или школе для водителей и членов его семьи. Также изменения в законодательстве не коснутся инвалидов.

---

[59]Федеральный закон от 02 октября 2007 года № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» // Российская газета. 2007.№ 223.

[60] 15 января в России вступил в силу закон о блокировке прав водителей-должников. URL: http://www.topnews.ru/news_id_85639.html (дата обращения: 16.06.2017).

По поводу данного нововведения существует множество отзывов, как положительных, так и отрицательных. Подобная ситуация возникла со «списками невыездных», когда за непогашенные долги приставы начали активно включать красный свет на границе[61]. Сначала это вызывало массу недовольств и возникало немало споров о правомерности и жесткости данных мер. Но со временем у граждан вошло в привычку оплачивать непогашенные долги, если они намерены пересекать границы Российской Федерации.

Еще одной новой обеспечительной мерой исполнения ответственности стало внесение изменения в ст. 32.2 в КоАП РФ. Данная статья была дополнена частью 1.3, согласно которой лицо, привлеченное к ответственности за правонарушения, предусмотренные главой 12, в двадцатидневный срок со дня вынесения постановления об административном правонарушении может оплатить половину суммы штрафа. Но оговаривается ряд правонарушений, на которые не распространяется данное правило. Это наиболее серьезные правонарушения, к которым относится вождение в нетрезвом состоянии, нарушения правил с причинением вреда здоровью, и т.д.

Только за половину первого месяца со дня вступления в силу поправок в КоАП РФ автовладельцы оплатили существенное количество штрафов. Портал РИА Новости приводит слова представителя ГИБДД России: «За первую половину января 2016 года сотрудниками ведомствавынесено более 1,5 миллиона постановленийо наложенииадминистративных штрафов, из которых 95 процентов могут быть уплачены соскидкой. В Госавтоинспекцию на данный момент поступила информацияоб уплате штрафов вотношении почти 300 тысяч из этих постановлений»[62].Введение новой и, довольно, эффективной меры привело к снижению числа уклонистов от ответственности за свои проступки. До сегодняшнего дня,

[61] Не дали порулить. URL: https://rg.ru/2017/04/03/pristavy-zablokirovali-290-tysiach-voditelskih-udostoverenij-za-dolgi.html (дата обращения:17.05.2017).
[62] В 2016 году водители оплатили «со скидкой» 300 тысяч штрафов ГИБДД. URL: https://rg.ru/2016/01/18/gai-anons.html (дата обращения: 18.05.2017).

практика оплаты штрафов в кратчайшие сроки со скидкой пользуется спросом. Это стимулирует водителей добровольно и быстро оплачивать штрафы.

В рамках реализации ФЦП о повышении безопасности дорожного движения были разработаны и введены новые меры обеспечения исполнения ответственности за нарушения правил дорожного движения, существенно улучшающие механизм по взысканию штрафов. Ужесточение наказания за правонарушения в области дорожного движения оказывают превентивное воздействие на участников дорожного движения. Ужесточаются не только санкции за противоправные деяния, становятся всё сложнее экзамены на право управления транспортным средством. Внедрение новых методов подготовки будущих водителей дает надежду, что повышенный уровень подготовки приведет к снижению количества ДТП с участием «водителей-новичков». Но остается масса проблем, решение которых еще не в полной мере рассмотрено.

§2.2 Основные рассматриваемые проблемы правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Нет такой сферы в жизни человека, на которую не повлияло бы общество, в котором он находится.

Сегодня, в России с одной стороны, появляются положительные изменения социальной культуры, раскрепощается общественное сознание, действует свобода слова, печати. Появился широкий круг общественных объединений, организаций и клубов по интересам. Имеется огромное поле для творческого развития человека. А с другой стороны – люди, имея такую большую свободу, в нашем обществе развивают негативные социокультурные явления. Усложняются отношения между людьми, образуютя расхождения в интересах и потребностях различных групп, и, соответственно, появляется расслоение общества. Одни не воспринимают других, почти каждый человек живет только своими интересами. На сегодняшний день в России наступает социально-культурный кризис общества.

Кризис культуры населения сказывается на многих аспектах жизни. Снижение осознания ответственности влияет на повышение уровня преступности. Снижение значения семейных и других ценностей влияет на становление личности детей, а так же на общий фон общественной жизни.

Не является исключением и снижение уровня культуры вождения. На сегодняшний день, неуважение участников движения друг к другу приводит не только к причинению телесных повреждений и материальному ущербу вследствие ДТП, в некоторых случаях летальный исход наступает вовсе не из-за аварий. Недобросовестные водители, игнорируя правила дорожного движения, подвергают опасности жизни других людей. По всей России зафиксировано множество случаев непредоставления преимущества в движении спецавтомобилям. Такие случаи нередко приводят к тяжким последствиям.

Самым широкообсуждаемым случаем стал скандал с заблокированной скорой на Камчатке. Из-за дорожного конфликта в Петропавловске-Камчатском погиб 21-летний пациент, которому медицинские работники не смогли оказать своевременную экстренную помощь. Водительзаблокировал проезд экипажу скорой помощи, создав препятствие для проезда перегородив дорогу автомобилем. Оба участника конфликта со стороны нарушителя, водитель и пассажир авто отказывались уступить дорогу машине экстренной службы, а в дальнейшем пассажир вовсе стал угрожать физической расправой экипажу скорой помощи. Нарушители скрылись с места происшествия до прибытия инспекторов ГИБДД. Было возбуждено уголовное дело по статье 109 УК РФ – причинение смерти по неосторожности.

Этот инцидент показывает ужасающую картину, насколько некоторые члены общества пренебрегают интересами других людей. К сожалению это не единственный неприятный эпизод с участием автомобилей экстренной помощи.

Не успел утихнуть январский скандал на Камчатке, как в Санкт-Петербурге произошел инцидент с пожарной бригадой. В одном из домой Петербурга произошло возгорание, на вызов поспешила пожарная помощь. Проезд к месту ЧП был перегорожен иномаркой. Девушка-водитель отказалась пропускать пожарных, пояснив им, что горит точно не её дом. По словам очевидцев, женщина заявила: «Это не мой дом, мне наплевать»[63]. К счастью, в пожаре никто не пострадал, пожарные смогли быстро ликвидировать возгорание. Но такие случаи на практике вызывают бурю обсуждений, массу недовольств мерами ответственности за действия подобного рода.

[63] Автоледи в Петербурге не пропустила пожарную к горящему дому. URL: http://art-assorty.ru/12974-avtoledi-peterburg-ne-propustila-pozharnuyu.html (дата обращения: 13.05.2017).

Такое вопиющее поведение водителей недопустимо, реакция правоохранительных органов не заставляет ждать, проводятся обсуждения и рассматриваются предложения о внесении изменений в законодательство.

«Машинам скорой помощи могут разрешить таранить автомобили, припаркованные на пути следования «скорой» или специально перекрывшим ей проезд. Это поможет бригаде врачей вовремя успеть оказать медицинскую помощь больным», - рассказала зам.министра здравоохранения Татьяна Яковлева[64].

Такие нововведения повлекут за собой серьезное изменение законодательства. Также в Государственной Думе рассматриваются и другие законопроекты, относящиеся к данному вопросу. Ведь иногда непредоставление преимущества в движении машинам экстренных служб приводит к необратимым последствиям. На сегодняшний день штраф за данное деяние составляет пятьсот рублей или лишение права управления транспортным средством на срок от 1 до 3 месяцев, что несопоставимо с предполагаемыми последствиями от таких нарушений.

На сегодняшний день культура поведениякак водителей, так и пешеходов оставляет желать лучшего. Но рычагом давления на водителей-нарушителей является ужесточение санкций статей Кодекса об административных правонарушениях и Уголовного кодекса Российской Федерации.

Переходя дорогу в неположенном месте, пешеходы редко задумываются о том, что создают помеху для водителей транспортных средств, что тем приходится снижать скорость, менять траекторию движения.Ситуации бывают различными и «благодаря» пешеходам случаются дорожно-транспортные происшествия на «пустом» месте. Резкое маневрирование, недостаточная обзорность из-за одного авто другому, как по цепной реакции

[64] Машины скорой помощи смогут таранить автомобили. URL: https://rg.ru/2017/01/17/mashiny-skoroj-pomoshchi-smogut-taranit-avtomobili.html (дата обращения: 13.05.2017).

приводит к печальным последствиям. Ведь уступить человеку дорогу нередко значит создать аварийную ситуацию.

Зачастую за безответственность пешеходов приходится платить не только самим пешеходам, но и водителям, иногда даже собственной жизнью. Каждый в нашем обществе должен понимать, что автомобиль является средством повышенной опасности. Сотрудники ДПС не устают напоминать: пешеход - это равноценный участник дорожного движения. У него есть свои права и обязанности.

Для некоторых пешеходов пройти два-три метра до перехода или подождать пару минут зеленый сигнал светофор, очевидно, - настоящая пытка. Особое внимание привлекают люди, переходящие дорогу с детьми с неположенном месте. Как правило, большинство из них не задумываются о том, что это очень влияет на формирование негативной привычки у ребенка. И чем младше ребенок, тем сильней его способность к непроизвольному перениманию моделей поведения взрослых.В городе Миассе ежедневно не соблюдают правила перехода десятки пешеходов, значительную часть которых составляют дети.

Постоянную работу по предотвращению ДТП с участием детей ведут инспекторы по пропаганде безопасности дорожного движения.

Чтобы максимально снизить количество неприятных ситуаций на дорогах с участием детей, необходимо пересмотреть свое пренебрежительное отношение к данным правилам дорожного движения, прежде всего взрослому населению. Так как оно является образцом для детей.

Важно, чтобы родители и другие члены общества делали акцент на соблюдении правил дорожного движения. Поскольку ребенок постепенно начинает понимать и осмысливать значение правил, у него вырабатывается привычка поведения, нарушая которую он испытывает дискомфорт. Эмоциональное отношение к норме не дает ему совершить нарушение в области дорожного движения. Так как большое влияние на детей оказывают

их родители, нужно делать упор на повышение дисциплинированности у взрослого населения.

Кроме того, необходимо повысить административную ответственность пешеходов, которые пересекают дорогу в темное время суток, вне населенного пункта, передвигается по краю проезжей части, за нарушение обязанности иметь светоотражающие элементы на своей одежде и аксессуарах. Думается, что и в остальных случаяхв Правилах дорожного движения ношение светоотражательных элементов должно носить не рекомендательный, а обязательный характер, как во многих других странах Таможенного союза.

Наиболее эффективным и оптимальным средством борьбы с административными правонарушениями является наложение штрафа.

Безусловно, отслеживать каждого пешехода-нарушителя не представляется возможным. При задержании сотрудниками ДПС зачастую возникают проблемы по самому задержанию, установлению личности нарушителя. Но практика показывает, что все же это влияет на граждан в дальнейшем.

Ситуация на дорогах в нашей стране такова, что ежегодно более 80% всех ДТП происходят из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств. Статистика аварийности свидетельствует о том, что около 15% аварий совершают водители со стажем управления транспортным средством менее трех лет, из них больше половины – в течение первого года после получения водительского удостоверения.

Поэтому сегодня вопросам подготовки водителей уделяется большое внимание как со стороны органов власти и экспертного сообщества, так и со стороны широкой общественности. В последние несколько лет существенным изменениям подверглись программы подготовки кандидатов в водители, был расширен перечень требований, предъявляемых к учебным организациям, повысился уровень знаний и навыков, необходимых для успешной сдачи экзаменов на право управления транспортным средством.

Все новации направлены на одну, главную цель – повысить качество профессиональной подготовки и водительской культуры, поскольку от этого зависит безопасность всех участников дорожного движения.

Неукоснительное соблюдение ПДД, вежливые и уважительные взаимоотношения на дорогах являются ключевыми условиями обеспечения безопасности. Помимо этого, важными составляющими водительского мастерства являются такие качества, как умение анализировать и прогнозировать развитие ситуации на дороге, способность предвидеть возможные ошибки других водителей и адекватно на них реагировать.

На сегодняшний день низкая культура и отсутствие чувства ответственностиу водителей приводит к ряду негативных последствий. Их поведение нередко вынуждает нарушать правила дорожного движения других участников движения во избежание нанесения материального ущерба.

Но поскольку такие лица не чувствуют никакой вины, тем более, если они лично не стали участниками ДТП, они продолжают игнорировать правила дорожного движения и тем самым провоцируют других участников движения на нарушения.

Штрафные санкции для систематических нарушителей являются неэффективными, так как нарушители умышленно снова идут против закона, пренебрегают правилами дорожного движения и общественной безопасностью в целом.

Почти в половине случаев виновниками ДТП становятся водители, систематически привлекающиеся к ответственности по статьям КоАП РФ.

За последнее время участились случаю вызывающих нарушений ПДД, которые совершаются «золотой молодежью». К примеру, представители данного слоя общества устроили гонки по улицам Москвы. Также был случай, когда водитель внедорожника устроил езду по пешеходным дорожкам и газону на территории МГУ. Для таких представителей общества не является существенным наказанием штраф. А за превышение скорости, в случае фиксации административного правонарушения работающими в

автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи вообще облагается штрафом в пять тысяч рублей. Это несоразмерное наказание, поскольку такое нарушение может привести к катастрофическим последствиям.

Для нарушителей, которые систематически нарушают правила дорожного движения, постоянно совершают противоправные деяния, необходимо установить более суровую ответственность. Это поможет бороться со злостными нарушителями, и в дальнейшем выработать более высокое чувство ответственности, ведь каждый водитель должен осознавать, что управляя транспортным средством он несет ответственность не только за свою жизнь, но и за жизни других участников дорожного движения, а также за причинение материального ущерба имуществу других лиц.

Злостные нарушители нередко подставляют других участников движения своими действиями. Конечно, водитель должен уметь анализировать действия других участников, прогнозировать ситуацию на дороге, быстро принимать решения. Но иногда столкновений не избежать. Своеобразным гарантом в некоторых случаях, при столкновении со злостными нарушителями и не только, является установленное в автомобиле средство видеофиксации – видеорегистратор.

Видеорегистратор – устройство, предназначенное для видео- и аудиофиксации обстановки вокруг автомобиля при его движении или стоянке, а также и внутри салона (опционально – при наличии дополнительной камеры). Его основное назначение – сбор доказательной базы в спорных ситуациях и дорожно-транспортных происшествиях.

Статья 26.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: «Документы признаются доказательствами, если сведения, изложенные или удостоверенные в них организациями, их объединениями, должностными лицами и гражданами, имеют значение для производства по делу об административном правонарушении. Документы могут содержать сведения, зафиксированные как в письменной, так и в иной

форме. К документам могут быть отнесены материалы фото- и киносъемки, звуко- и видеозаписи, информационных баз и банков данных и иные носители информации.»

Статья 55 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации[65]: «Доказательствами по делу являются полученные в предусмотренном законом порядке сведения о фактах, на основе которых суд устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования и возражения сторон, а также иных обстоятельств, имеющих значение для правильного рассмотрения и разрешения дела. Эти сведения могут быть получены из объяснений сторон и третьих лиц, показаний свидетелей, письменных и вещественных доказательств, аудио- и видеозаписей, заключений экспертов.»

Это означает, что запись с видеорегистратора может быть приобщена к делу в качестве доказательства. Одним из немаловажных условий является установленные в настройках технического средства параметры даты и времени. Запись должна быть зафиксирована инспектором при составлении протокола.

Для повышения эффективности судопроизводства по делам об административных правонарушениях необходимо ввести средства видеофиксации как обязательное техническое средство. Это должно облегчить процедуру установления вины участника ДТП.

Так как ежедневно участники дорожного движения сталкиваются с десятками и сотнями нарушений другими водителями ПДД, сегодня существует такая практика, как фиксация нарушения третьим лицом посредством фотофиксации или видеофиксации и дальнейшее предоставление такой информации в отдел ГИБДД. Для этого необходимо подать заявление, в котором указаны: дата, время и место совершения правонарушения, данные автомобиля нарушителя (номера, марка и модель),

[65]Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 года № 138-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. №46. Ст. 4532.

пункт правил, который был нарушен, статья КоАП РФ, предусматривающая наказание за данное нарушение.

При введении обязательного оснащения автомобилей средствами видеофиксации будет существенно упрощена процедура подачи такого заявления, так как каждый водитель будет иметь доказательство для привлечения недобросовестного участника движения к ответственности.

Безопасность дорожного движения зависит от каждого члена общества, ведь сегодня никто не представляет жизни без автоматизированных систем, автомобилей и других технических средств, которые создаются для нашего комфортного существования. Неукоснительное соблюдение ПДД, вежливые и уважительные взаимоотношения на дорогах являются ключевыми условиями обеспечения общественной безопасности. Конечно, бывают ситуации, в которых участник дорожного движения не виновен в дорожно-транспортном происшествии, но их довольно небольшое количество. В основном, именно неправомерное поведение участников движения приводит к ряду негативных последствий.

Рассмотренные в данной работе проблемы являются актуальными, так как ежедневно каждый член общества сталкивается с ними множество раз. Для их решения выработаны предложения по внесению изменений в законодательство, внедрение которых поможет существенно снизить уровень правонарушений в данной области.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Государственная политика регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на сегодняшний день отражается в обширных изменениях нормативно-правовых актов. Производится широкий круг мероприятий по улучшению ситуации с дорожным травматизмом, усиливается ответственность лиц, нарушающих законодательство в данной области.

Несмотря на ужесточение санкций и выработку новых подходов к обеспечительным мерам исполнения ответственности присутствуют проблемы, связанные с правовым регулированием в данной сфере. В первую очередь это относится к низкой культуре участников дорожного движения, пренебрежительному отношению друг к другу и к законодательству о безопасности дорожного движения.С целью устранения рассмотренных проблем в исследуемой области предлагается внести следующие предложения:

1. Предложение о внесении изменения в ст. 109 УК РФ

Законодательно установлено

Статья 109. Причинение смерти по неосторожности

1. Причинение смерти по неосторожности -

наказывается исправительными работами на срок до двух лет, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок

2. Причинение смерти по неосторожности вследствие ненадлежащего исполнения лицом своих профессиональных обязанностей -

наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до трех лет с лишением права занимать

определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Причинение смерти по неосторожности двум или более лицам -

наказывается ограничением свободы на срок до четырех лет, либо принудительными работами на срок до четырех лет, либо лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Недостатки

Вопиющее нарушение, такое как непредоставление преимущества в движении спецавтомобилям может привести к тяжелым, катастрофическим последствиям. Административное наказание, которое предусмотрено за данное деяние недопустимо легкое. При причинении смерти вследствие легкомысленного поведения водителей транспортных средств наказание должно быть более строгим, чем лишение свободы на срок до двух лет. Ведь, по большому счету, лицо, управляющее транспортным средством вполне осознанно нарушает правила и понимает, что из-за его действий может пострадать другой человек.

Предложение

Необходимо дополнить статью 109 УК РФ частью 4 и изложить её в следующем виде:

Причинение смерти по неосторожности вследствие непредоставления преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом

наказываетсяограничением свободы на срок до шести лет, либо лишением свободы на тот же срок.

Обоснование

Таким образом, внесение вышеизложенного изменения в законодательство позволит привлекать к справедливой ответственности лиц, грубо нарушающих правила дорожного движения.

2. Предложение о внесении изменений в часть 2 статьи 12.17 КоАП РФ

Законодательно установлено

Статья 12.17. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами

2. Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом -

влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев.

Недостатки

Случаи непредоставления преимущества в движении спецавтомобилям нередко приводит к необратимым последствиям. Халатное отношение водителей к правилам дорожного движения негативно сказывается на формировании общего положительного отношения общества к данному пункту правил .Последствия такого правонарушения несоразмерны предусмотренной штрафной санкции.

Предложение

Изменить формулировку санкции части 2 статьи 12.17 КоАП РФ, и изложить следующим образом:

влечет наложение административного штрафа в размере трех тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года.

Обоснование

Усиление мер воздействия на лица, совершающие деяния, предусмотренные данной статьей, позволит обеспечить быстрое и безопасное следование спецавтомобилей на экстренные вызовы к местам ЧП или больным, нуждающимся в экстренной помощи.

3. Предложение об увеличении размера штрафа пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения

Законодательно установлено

В статье 12.29 КоАП РФ говорится:

«1. Нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства Правил дорожного движения -

влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

2. Нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя транспортного средства), -

влечет наложение административного штрафа в размере восьмисот рублей.

3. Нарушение Правил дорожного движения лицами, указанными в части 2 настоящей статьи, совершенное в состоянии опьянения, -

влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей».

Недостатки

Санкция данной части 1 ст. 12.29 КоАП РФ, не регулирует в полной мере ответственность лица за данное правонарушение, что приводит к повторному нарушению Правил дорожного движения.

Ответственность за нарушение части 3 ст. 12.29 КоАПтакже необоснованно мала, так как состояние опьянения лица, управляющего велосипедом, либо возчика или другого лица, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, приводит к притуплению реакции на происходящее вокруг и подвергает риску себя и других людей.

Предложение

Изменить формулировку санкции части 1 статьи 12.29 КоАП РФ, и изложить следующим образом:

влечет наложение административного штрафа в размере от тысячи до трех тысяч рублей.

Изменить формулировку санкции части 3 статьи 12.29 КоАП РФ, и изложить ее следующим образом:

влечет наложение административного штрафа в размере от одной трех тысяч до пяти тысяч рублей.

Обоснование

Эти изменения значительно повысят ответственность пешеходов илиц, управляющих велосипедами, либо возчика или другого лица, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства) и позволят наилучшим образом бороться с данным видом нарушений, а значит, снизят риск возникновения ДТП с участием пешеходов.

4. Предложение о внесении статьи 12.38 в КоАП РФ

Законодательно не установлено

Статья 12.38Систематическое нарушение правил дорожного движения, лицом, привлекающимся за три и более нарушения, предусмотренных статьей 12.9, статьей 12.12, статьей 12.17, статьей 12.18, статьей 12.23, статьей 12.37, в течение одного года со дня вынесения последнего постановления об административном правонарушении -

влечет лишение права управления транспортным средством на срок от одного года до полутора лет.

Недостатки

Штрафные санкции для систематических нарушителей являются неэффективными, так как нарушители умышленно снова идут против закона, пренебрегают правилами дорожного движения и общественной безопасностью в целом.Почти в половине случаев виновниками ДТП становятся водители, систематически привлекающиеся к ответственности по статьям КоАП РФ.

Предложение

Внести статью 12.38 в КоАП РФ, которая будет предусматривать ответственность лиц, систематически совершающих противоправные деяния в области дорожного движения.

Обоснование

Для нарушителей, которые систематически нарушают правила дорожного движения, постоянно совершают противоправные деяния, необходимо установить более суровую ответственность. Это поможет бороться со злостными нарушителями, и в дальнейшем выработать более высокое чувство ответственности.

5. Предложение о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации «О проведении технического осмотра транспортных средств»

Законодательно установлено

«Требования,предъявляемые при проведении технического осмотрак транспортным средствам отдельных категорий

VII. Прочие элементы конструкции

Транспортное средство должно быть укомплектовано обеспечивающими поля обзора зеркалами заднего вида. При отсутствии возможности обзора через задние стекла легковых автомобилей необходима установка наружных зеркал заднего вида с обеих сторон

Не допускается наличие дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла). В верхней части ветрового стекла допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки шириной, соответствующей требованиям…»

Недостатки

В перечне обязательных элементов укомплектовки транспортного средства отсутствует пункт о средствах видеофиксации. Во многих спорных ситуациях при дорожно-транспортных происшествиях затруднительно установить вину одного из участников дорожного движения.

Предложение

Внести пункт 66 в приложение № 1 к постановлению Правительства Российской Федерации «О проведении технического осмотра транспортных средств» и изложить его следующим образом:

Транспортное средство должно быть оснащено средством видеофиксации, закрепленном на ветровом стекле или на приборной панели транспортного средства.

Обоснование

Данное изменение позволит повысить эффективность судопроизводства по делам об административных правонарушениях, поскольку это должно облегчить процедуру установления вины участника ДТП.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Законы и иные нормативные акты

1. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 года № 138-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – №46. – .Ст. 4532.

2.Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // Российская газета. – 2001. – № 256.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13июня 1996года № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

4.Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ Уголовный кодекс Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 1995. – № 245.

5. Федеральный закон от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. – 2011. – № 25.

6.Федеральный закон от 25апреля 2002года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. – 2002. –№ 80.

7.Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. – 2007. – № 254.

8.Федеральный закон от 02 октября 2007 года № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» // Российская газета. – 2007.–№ 223.

9. Приказ МВД России от 02 марта 2009 года № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области

обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 2009. № 122.

10. Приказ МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» // Российская газета. – 2009.–№ 5.

11. Приказ МВД России от 20 октября 2015 года № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета. – 2016.–№ 66.

12. Приказ МВД России от 02 марта 2009 года № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 2009. № 122.

13. Приказ МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» // Российская газета. – 2009. – № 5.

14. Приказ МВД России от 20 октября 2015 года № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета. – 2016.– № 66.

15. Приказ МВД России от 02 марта 2009 года № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 2009. № 122.

16. Приказ МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» // Российская газета. – 2009.– № 5.

17. Приказ МВД России от 20 октября 2015 года № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета. – 2016. – № 66.

18. Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР.(1924-1977) . – 1978 .URL: http://bookish.link/prava-teoriya/sbornik-postanovleniy-plenuma-verhovnogo-suda.html (дата обращения: 31.05.2017)

19. Ведомости Верховного Совета СССР. – 1980. – № 44. – Ст. 909. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_18346.htm (дата обращения: 31.05.2017).

20. Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1984. – № 27. – Ст. 909. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_18346.htm (дата обращения: 31.05.2017).

21.Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 58/289. A/RES/58/289. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире.– URL: https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/511/88/PDF /N0351188.pdf?OpenElement (дата обащения: 05.05.2017).

22. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 19 апреля 2012 года 66/260. A/RES/66/260. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. –URL: https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/474/ 44/PDF/N1147444.pdf?OpenElement (дата обращения: 05.05.2017).

23. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг.– URL: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf (дата обращения: 05.05.2017).

24. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Словении о международном автомобильном сообщении от 07 сентября 1998 г.– URL: http://www.conventions.ru/ view_base.php?id=4258 (дата обращения: 19.04.2017).

25. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 19 мая 2000 г. –URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=4050 (дата обращения: 19.04.2017).

26. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Испания о международном автомобильном сообщении от 22 мая 2001 г. –URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=3821 (дата обращения: 19.04.2017).

Судебная практика

27. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 16.02.2017 г. № 45-АД17-127 // // Российская газета. – 2012. – № 156.

28. Решение 35 гарнизонного военного суда г. Петропавловск-Камчатский от 27 октября 2014 года № 5-208/2014 решение по жалобе на постановление должностного лица об административном правонарушении.– URL:https://rospravosudie.com/court-35-j-garnizonnyj-voennyj-sud-g-p-kamchatskij-kamchatskij-kraj-s/act-505745121/ (дата обращения: 13.05.2017).

29. Решение Сухоложского городского суда Свердловской области от 16 мая 2017 года № 12-51/2017 решение по жалобеМосковских И.Е. на постановление должностного лица об административном правонарушении.– URL: https://rospravosudie.com/court-suxolozhskij-gorodskoj-sud-sverdlovskaya-oblast-s/act-556458685/ (дата обращения: 18 .05.2017).

30. Решение Миасского городского суда Челябинской области от 26 ноября 2014 года № 12-242/2014 жалоба на постановление по делу об административном правонарушениио привлечении к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ. – URL: https://rospravosudie.com/court-miasskij-gorodskoj-sud-chelyabinskaya-oblast-s/act-461815142/ (дата обращения 13.06.2017).

31. Решение мирового судьи судебного участка № 1 г. Сатка и Саткинского района от 02 мая 2017 года №1-23/2017 уголовное дело по обвинению Гнатюк С.С. по ст. 264.1 УК РФ. – URL: https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-1-g-satka-i-satkinskogo-chelyabinskoj-oblasti-s/act-238407633/ (дата обащения: 18.05.2017).

32. Решение мирового судьи судебного участка №2 г. Миасса Челябинской области от 01 марта 2017 года №1-4/2017 уголовное дело по обвинению Кислицына О.Г. по ст. 264.1 УК РФ. –URL: https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-2-g-miass-chelyabinskoj-oblasti-s/act-237980045/ (дата обращения: 15.06.2017)

33. Решение мирового судьи судебного участка №5 г. Миасса Челябинской области от 14 июня 2016 года № 1-32/2016 уголовное дело по обвинению Макарова С.И. по ст.264.1 УК РФ. – URL:https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-5-g-miass-chelyabinskoj-oblasti-s/act-229694911/ (дата обращения: 13.06.2017).

34. Решение мирового судьи судебного участка №7 г. Миасса Челябинской области от 04 апреля 2017 года №1-29/2017 уголовное дело по обвинению Кульмухаметова Д.М. по ст.264.1 УК РФ. – URL:https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-7-g-miass-chelyabinskoj-oblasti-s/act-238284815/ (дата обращения: 13.06.2017).

35. Решение мирового судьи судебного участка № 2 пос. Бреды Брединского района Челябинской области от 03 декабря 2015 года № 1-102/2015 уголовное дело по обвинению Белоглазова Е.Н. по ст.264.1 УК РФ. – URL: https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-2-bredinskogo-rajona-chelyabinskoj-oblasti-s/act-225783773/ (дата обращения: 13.06.2017).

Учебники, учебные пособия, комментарии

36.Административное судопроизводство: Практикум: Учебное пособие/ Под ред. В.В. Яркова, К.А. Малюшина. – М.: Статут, 2016. – 144с.

37. Братановский, С.Н. Административное право: Учебник. – М.: Директ-Медиа, 2013. – 921 с.

38. Бадагуев, Б.Т. Эксплуатация транспортных средств (организация и безопасность движения): Практическое пособие / Б.Т. Бадагуев— М.: Альфа-Пресс, 2012. — 240 с.

39. Гражданское право: Учебник / под ред. О.Г. Алексеева, Б.М. Гонгало. – М.: Статут, 2016. – 528 с.

40. Горев, А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: Учебное пособие для студ. высш. проф. образования / А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. – М.: ИЦ Академия, 2012. – 256 с.

41. Журнал Секретного и Главного комитетов по крестьянскому делу. Т. 2. – Петроград.: Государственная типография, 1861. – 453 с.

42. Жулев, В.И. Транспортные преступления: комментарий законодательства. – М.: Спарк, 2001. – 190 с.

43. Исаев, И.А. История государства и права России: Учебное пособие / И.А. Исаев. – М.: Проспект, 2010. – 336 с.

44. Клинковштейн, Г. И., Афанасьев, М. Б. Организация дорожного движения: Учеб.для вузов.– 5-е изд., перераб. и доп. – М: Транспорт, 2001. – 247 с.

45. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1983. – 262 с.

46. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Второе. Том XIV. Отделение 1. 1839 г. –СПб.: Тип. II отделения собств. е.и.в. канцелярии, 1840. – 1180 с.URL: http://www.runivers.ru/lib/book3136/9885/ (дата обращения: 31.05.2017).

47. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. – СПб.: Тип. II отделения собств. е. и. в. канцелярии, 1845. – 583с.URL: http://музейреформ.рф/node/13654 (дата обращения: 31.05.2017).

48. ФГУП Российский дорожный научно-исследовательский институт (РОСАВТОДОР). Справочник по безопасности дорожного движения: справочное издание. – М.: ДорТрансМедиа, 2010. –379с.

Монографии, лекции, статьи, диссертации и авторефераты диссертаций

49. Амеличкин, А.В. Защита прав и законных интересов участников дорожного движения – институт административного права. – М.: Аудит, 2016. – 13 с.

50.Ахмадиева, Р. Ш. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма как педагогическая проблема. – Казань: Изд-во Казан.гос. техн. ун-та, 2011. – 9 с.

51.Ботиков, А. В. Проблемы повышения безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 2014. – 7 с.

52.Бортнык, Н., Есимов, С. Содержание административной ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. – М.: Юрист, 2013 – 11 с

53. Войтенков, Е.А. Актуальные вопросы правового регулирования и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на автомобильном транспорте. – М.: Юрист, 2012 – 20 с.

54.Герштейн, С.Е. Административно-правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как мера обеспечения безопасности дорожного движения. –Нижний Новгород, 2015. – 58 с.

55.Залуга, В.П. Оборудование автомобильных дорог для безопасности движения ночью. – М.: Транспорт, 2003. – 5 с

56. Коняев, С.А., Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в

предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения. – М.: Транспорт, 2013. – 15 с.

57. Коняев, С.А. Конституционное регулирование сферы дорожного движения в зарубежных странах // Конституционное и муниципальное право. 2011. – № 7 – 8 с.

58. Осинцева, А.А. Повышение безопасности дорожного движения на основе управления дорожными конфликтами. – М.: Транспорт, 2016. – 12 с

59. Пауль, А.А., Осинцева, М.Г. Управление дорожными конфликтами в системе «водитель-пассажир-пешеход». – М.: Транспорт, 2012. – 6 с.

60. Паршиков, С.И. О дифференциации уголовной ответственности за нарушения действующих на транспорте правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения. – М.: Юрист, 2011 – 15 с.

61. Питеркин, И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге в XVIII - первой трети XX в. Историко-правовой аспект:Дис. канд. юрид. наук: 12.00.01 – СПб., 1997. – 229 с.

62. Россинский, Б.В. Проблемы государственного надзора в сфере дорожного движения // Государство и право. – 1995. – № 6. – 68 с.

63. Сатиров, Р.З. О транспортной деятельности и административной ответственности за управление автотранспортом в состоянии опьянения. – Челябинск: ЮУрГУ, 2008 – 112 с.

64. Соколов Д.В., Колузакова Е.В. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в российской федерации – Нижний Новгород, 2016. – 61 с.

65. Сидоряк, Н.В. Дорожное движение и критерии его безопасности. – М.: Транспорт, 2010. – 4 с.

66. Сологян, К.А. Методические принципы оценки эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. – М.: Аудит, 2015. – 8 с.

67. Салманова, Е.Ю. Совершенствование административного законодательства за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. – М.: Спарк, 10 – 13 с.

68. Федорченко, М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты. – Нижний Новгород: Нижегор. Гос. Ун-т., 2004. – 210 с.

69. Хегай, Ю.А. Безопасность дорожного движения –важнейшая часть социально-экономического развития страны. – М.: Транспорт, 2014. – 111 с.

70. Царакова, А.П. Развитие российского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. – Челябинск: ЮУрГУ, 2008 — 119 с.

71. Обязательства по Русской правде. –URL: http://ruspravda.info/html (дата обращения: 07.03.2017).

72.История ГАИ России. – URL: http://www.gibdd.ru/about/history/ (дата обращения: 10.04.2017).

73. Першиков, А.А. Причинение вреда здоровью по УК РФ. –URL: http://pershickow.ru/prichinenie-vreda-zdorovyu-uk-rf (дата обращения: 03.04.2017).

74. ВС РФ разрешил возить детей в машине без автокресла. – URL: http://rapsinews.ru/judicial_analyst/20170327/278100623.html (дата обращения: 18.05.2017).

75. Нетрезвых водителей отправили на уборку улиц. – URL: http://newsmiass.ru/index.php?news=45676 (дата обращения: 15.06.2017).

76. 15 января в России вступил в силу закон о блокировке прав водителей-должников. – URL: http://www.topnews.ru/news_id_85639.html (дата обращения: 15.06.2017).

77. Не дали порулить. – URL: https://rg.ru/2017/04/03/pristavy-zablokirovali-290-tysiach-voditelskih-udostoverenij-za-dolgi.html (дата обращения:17.05.2017).

78. В 2016 году водители оплатили «со скидкой» 300 тысяч штрафов ГИБДД. – URL: https://rg.ru/2016/01/18/gai-anons.html (дата обращения: 13.04.2017).

79. Автоледи в Петербурге не пропустила пожарную к горящему дому. URL:http://art-assorty.ru/12974-avtoledi-peterburg-ne-propustila-pozharnuyu.html (дата обращения: 13.05.2017).

80. Машины скорой помощи смогут таранить автомобили. – URL:https://rg.ru/2017/01/17/mashiny-skoroj-pomoshchi-smogut-taranit-avtomobili.html (дата обращения: 13.05.2017).