

**ГОУ ВПО «ОРЛОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

**Нормативно-правовые акты, регламентирующие порядок
использования автоматизированного контроля за дорожным движением**

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

Составители

**Проказин Д.Л., Кириленко С.Н.,
Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г.**

**Орел
ОрЮИ МВД РФ
2008**

УДК 34С33Г
ББК 67.99(2)116.1
Н83

Рецензенты:

Низаметдинов А.М., доцент кафедры административной
деятельности ОВД

(Московский университет МВД России);

Зиборов О.В., к.ю.н., и.о. начальника кафедры административного
и конституционного права
(ОрЮИ МВД России).

**Н83 Нормативно-правовые акты, регламентирующие
автоматизированный контроль:** учебное пособие / Составители Д.Л.
Проказин, С.Н. Кириленко, Ю.Н. Калюжный, Е.Г. Капустина. Орел:
Орловский юридический институт МВД России, 2008. 38 с.

Предназначено для преподавателей и слушателей факультета заочного
обучения, обучающихся по специальности 030505.65 –
Правоохранительная деятельность.

*Обсуждено и одобрено на заседании
кафедры административно-служебной
деятельности МОБ
«02» июля 2008 г. (Протокол № 13)*

УДК 34С33Г
ББК 67.99(2)116.1

© Орловский юридический
институт МВД России, 2008

ВВЕДЕНИЕ

Основными задачами Госавтоинспекции являются обеспечение безопасного и бесперебойного дорожного движения для всех его участников, улучшение организации дорожного движения, повышение пропускной способности магистралей, контроль за содержанием дорог, количественный и качественный учет автомобильного парка, наблюдение за подготовкой и воспитанием водительских кадров, соблюдением водителями Правил дорожного движения и многое другое.

Значительный рост автомобильного парка (за последние 8 лет парк увеличился вдвое и составляет около 2,9 млн. транспортных средств) и отставание темпов дорожно-мостового строительства от потребности города привели к резкому повышению плотности транспортных потоков, что, в свою очередь, вызвало осложнение транспортной ситуации.¹

Особенно это ощущается в городах-субъектах, где имеется острый дефицит дорог и мест для парковки (временного размещения) автотранспорта. Если говорить об этой проблеме на примере Москвы, то это обусловлено тем, что на территории центральной части города в пределах Садового кольца плотность мест приложения труда и объектов массового посещения различного функционального назначения в 8-9 раз выше, чем в среднем по городу, а исторически сложившаяся застройка не позволяет коренным образом изменить ситуацию.

К возникновению заторов, а иногда даже к крупным дорожно-транспортным происшествиям зачастую приводит несоблюдение норм безопасности дорожного движения при проведении ремонтно-строительных работ на улицах Москвы и дорогах городского подчинения.

Еще одним фактором, отрицательно влияющим на дорожно-транспортную обстановку и экологию, является необоснованное присутствие большегрузного транспорта в центре города. Основная работа по обеспечению бесперебойного движения транспорта ложится на плечи сотрудников дорожно-патрульной службы. Сотрудниками данного подразделения ведется учет дорожно-транспортных происшествий, на его основе составляется анализ аварийности, выявляются места концентрации ДТП, так называемые «очаги аварийности». Для предупреждения и пресечения наиболее грубых нарушений Правил дорожного движения, которые являются основными причинами дорожно-транспортных

¹ См.: Журнал «Экономика России: XXI век» № 16, 2006.

происшествий с тяжкими последствиями, на территории города регулярно проводятся специальные профилактические мероприятия.

Так по итогам прошлого года были получены следующие результаты: в ходе операции «Скорость» привлечено к административной ответственности 10836 водителей за нарушение скоростного режима, в ходе операции «Пешеход» пресечено 14213 нарушений со стороны пешеходов, в ходе операции «Нетрезвый водитель» к административной ответственности привлечено 1569 водителей за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, в ходе операции «Встречная полоса» привлечено к ответственности 6358 водителей за нарушения ПДД, связанные с выездом на полосу встречного движения, в ходе операции «Парковка» за нарушение правил стоянки и остановки к административной ответственности привлечено 2310 водителей.²

Управление транспортными потоками в крупных городах – это одно из направлений автоматизированного контроля, а вторым, и не последним направлением является контроль за дорожным движением. Так А. Чекалин отметил, что продолжается работа по «дистанцированию дорожного инспектора от общения с водителем»,³ во многих странах стоят автоматические системы видеонаблюдения, которые фиксируют происшествия. Эти системы наблюдения позволяют «дистанцировать сотрудника от контакта с водителем, и на задний план уходят коррупционные обстоятельства». Кроме того, так как у водителя нет необходимости останавливать автомобиль, не прекращается дорожное движение, и предотвращаются пробки.

Как отметил В.Н. Кирьянов в своем интервью с 1 июля 2008 года ответственность за правонарушения, зафиксированные в автоматическом режиме, будет лежать не на плечах водителя, а на владельце транспортного средства. Принятое в этой части решение законодательных органов абсолютно правильно. Нет ничего противоестественного в том, что владелец автомобиля будет нести ответственность за свое решение о доверении другому лицу источника повышенной опасности. Тем более что в данном случае может быть применена санкция только в виде штрафа по минимальному пределу. Такая практика используется во многих странах, в частности во Франции. Так же он отметил, что факт принятия соответствующих изменений и дополнений в КоАП основан на положительном зарубежном опыте применения средств автоматической

² См.: Журнал «Экономика России: XXI век» № 16, 2006.

³ www. Вести.Ru. В будущем году российских автомобилистов ожидает ряд новшеств.

фиксации нарушений. При внедрении подобных средств учитываются технические решения, апробированные в ряде других стран. Это касается как самих приборов, так и вариантов их размещения. А также способов идентификации в условиях ограниченной видимости: с использованием фотовспышек спереди или сзади, инфракрасной подсветки. Не менее важны для условий эксплуатации в России такие факторы, как степень климатической и антивандальной защищенности.⁴

В связи с этим важно отметить, что Государственная Дума РФ приняла поправки в 12-ю главу Кодекса об административных правонарушениях, в частности увеличились размеры штрафных санкций, а также появились новые составы, а с 1 июля 2008 года вводится в действие статья 2.6.1. «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств» которая определяет порядок привлечения собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

По мнению Похмелкина во внедрении систем фотовидеонаблюдения есть большой минус, а именно то, что владельцам автомобилей придется доказывать, что они не сидели в момент нарушения за рулем и этим нарушается принцип презумпции невиновности».⁵

⁴Интервью начальника Департамента ОБДД МВД России Виктора Кириянова корреспонденту «Российской Газеты». Российская Газета - Неделя, 15 ноября 2007 года.

⁵ Шкель Т.А. «Поправки на дорогах. Депутаты вывели новую систему штрафов» РГ № 4408 от 07 июля 2007 года.

1. Автоматизированный контроль, как одна из контрольно-надзорных функций дорожно-патрульной службы

Термин «дорожно-патрульная служба» используется для обозначения двух понятий: во-первых, дорожно-патрульной называется одна из служб Госавтоинспекции, выполняющая контрольно-надзорные функции в реальном масштабе времени за дорожным движением; а во-вторых термин «дорожно-патрульная служба» применяется для обозначения самого процесса выполнения этих функций - одного из видов контрольно-надзорной деятельности Госавтоинспекции, что в большей степени и является темой исследования.

Дорожно-патрульная служба как организационная структура занимает особое место в системе Госавтоинспекции. Это определяется несколькими обстоятельствами. Во-первых, функции, которые выполняет дорожно-патрульная служба, позволяют ей воздействовать на все основные причины и условия возникновения дорожно-транспортных происшествий. Во-вторых, это наиболее многочисленная служба Госавтоинспекции, имеющая в своем составе более 70 % ее общей численности сотрудников и материально-технических средств. В-третьих, инспекторский состав дорожно-патрульной службы при выполнении возложенных на него обязанностей по надзору за дорожным движением вступает в непосредственный контакт с его участниками, определяя, в конечном итоге, характер взаимоотношений между ними и Госавтоинспекцией и, в значительной степени, между населением и милицией в целом.

Задачи и функции, которые должна решать и выполнять дорожно-патрульная служба, определены Наставление⁶ по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и являются:

- обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в сфере дорожного движения.

⁶ Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 «Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (с изм. и доп. от 21 июня 1999 г., 10 сентября 2001 г., 19 марта 2004 г., 28 марта, 31 декабря 2005 г.)

В свою очередь на дорожно-патрульную службу возложено большое количество функций, которые по целевому назначению и содержанию осуществляемой деятельности можно разделить на несколько групп.

Контрольно-надзорными являются функции:

- осуществление контроля и надзора за соблюдением Правил дорожного движения, а также иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения всеми его участниками;
- контроля за состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях;
- участие совместно с миграционной службой в осуществлении контроля за соблюдением иностранными гражданами и лицами без гражданства установленных для них правил въезда, выезда, пребывания и транзитного проезда на транспортных средствах через территорию Российской Федерации.

Административно-юрисдикционной является функция по осуществлению в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

Дорожно-патрульная служба является по своей сути сугубо милицейской службой и, как следствие, имеет функции по охране общественного порядка и борьбе с преступностью:

- осуществление неотложных действий на месте дорожно-транспортного происшествия;
- проведение в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации дознания по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- осуществление розыска угнанных и похищенных транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с мест дорожно-транспортных происшествий;
- охрана общественного порядка, обеспечение общественной безопасности, предотвращение и пресечение преступлений

и административных правонарушений на улицах, дорогах и иных общественных местах.

Распорядительно-регулирующий характер имеют функции:

- регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;
- осуществлению в установленном порядке сопровождения транспортных средств.

Дорожно-патрульная служба должна осуществлять функции профилактического характера:

- принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
- информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке в области дорожного движения, причинах дорожно-транспортных происшествиях и принимаемых мерах по их предупреждению;
- выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествиях, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению;
- участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Функциями социального обслуживания следует считать:

- оказание в пределах своей компетенции содействия и помощи участникам дорожного движения в осуществлении их законных прав и интересов;
- принятие мер по эвакуации людей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, оказанию им первой медицинской помощи;

- содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра.

Выполнение столь сложных и разноплановых функций обеспечивается соответствующей организационной структурой дорожно-патрульной службы. В ее основе - принципы строевого построения подразделений и специализации сотрудников на решение определенных задач.

В Наставлении по работе дорожно-патрульной службы определено, что силами дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции являются строевые подразделения (в том числе специализированные): полки, батальоны, роты, взводы, группы. В выполнении обязанностей в соответствии с требованиями Наставления по работе дорожно-патрульной службы принимают также специализированные подразделения Госавтоинспекции по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения при отсутствии проездов автомобилей с объектами государственной охраны.

Эффективность выполнения дорожно-патрульной службой возложенных на нее функций во многом определяется качеством организации несения дорожно-патрульной службы, правильным выбором используемых форм и приемов.

Формы несения дорожно-патрульной службы в зависимости от соотношения с дорожным движением подразделяется на:

1. мобильные (пешее патрулирование, патрулирование на автомобилях и мотоциклах, патрулирование с использованием вертолетов);
2. и статичные (стационарные посты дорожно-патрульной службы, контрольные посты милиции, контрольно-пропускные пункты, автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушений).

Из всех отмеченных выше форм в исследовании будет уделено внимание такой разновидности мобильной и статичной формы несения службы, как несение службы с использованием автоматических устройств контроля дорожного движения и фиксации правонарушений

Применение автоматических устройств является наиболее эффективной формой контроля дорожного движения в условиях высокой плотности и интенсивности движения транспортных потоков. Современные устройства позволяют следить за дорожным движением на многополосных дорогах и улицах, на пересечениях любой степени сложности, с высокой степенью точности фиксируя одновременно несколько правонарушений. При

этом создается возможность документального подтверждения факта совершения нарушения, что важно для предотвращения конфликтов с нарушителями. Достоинством автоматических устройств является и их высокая производительность. В настоящее время разработаны и успешно применяются в Госавтоинспекции аппаратно-программные комплексы «Поток», «Сова» и другие, которые мы более подробно рассмотрим ниже.

Также важно отметить, что в процессе несения службы используются различные приемы, а именно:

- контроль дорожного движения, включая поведение участников дорожного движения, техническое состояние транспортных средств, состояние дорожных условий;
- предостережение участников дорожного движения от совершения противоправных действий;
- пресечение неправомерных действий;
- осуществление распорядительно-регулирующих действий.

Контроль дорожного движения осуществляется визуально или с помощью контрольно-измерительной аппаратуры (радиолокационных и лазерных измерителей скорости, приборов фото-видео фиксации нарушений правил дорожного движения, портативных и стационарных средств освидетельствования водителей на состояние опьянения). В зависимости от условий и характера дорожного движения может осуществляться открытый, скрытый и смешанный контроль.

Подводя итог, следует отметить, что автоматизированный контроль, как одна из контрольно-надзорных функций дорожно-патрульной службы, позволяет эффективно решать и выполнять задачи и функции дорожно-патрульной службы, которые определены Наставлением⁷, а именно: обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств; предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения, а так же иными нормативными актами.

⁷ Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 «Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (с изм. и доп. от 21 июня 1999 г., 10 сентября 2001 г., 19 марта 2004 г., 28 марта, 31 декабря 2005 г.)

2. Нормативно-правовые акты, регламентирующие порядок использования автоматизированного контроля дорожного движения

Россия, как и другие государства, так же переживает бурную автомобилизацию, причем рост числа автомашин значительно опережает темпы строительства новых дорог. Еще в 1998 году был превышен показатель 100 автомобилей на тысячу человек в среднем по стране, тогда как городская дорожно-транспортная инфраструктура до сих пор остается на уровне 60-100 автомобилей на тысячу жителей. Нетрудно представить, что будет твориться на дорогах в 2010 году, когда количество машин составит 230-300 на тысячу человек, а годовые продажи легковых автомобилей перешагнут отметку 3 миллиона.⁸

Являясь одним из показателей благосостояния общества, высокая автомобилизация влечет за собой всё больше негативных последствий, особенно в крупных городах. При чрезмерно высокой плотности транспортных средств скорость движения снижается настолько, что автомобиль полностью утрачивает одно из важнейших своих достоинств - динамичность. В часы пик скорость сообщения на улицах крупных городов составляет 5-10 км/ч, что дискредитирует саму идею, заложенную в автомобиль при его создании - экономию времени за счет высокой скорости сообщения.

Вторым негативным последствием роста автомобилизации населения является повышение количества дорожно-транспортных происшествий. ДТП наносят экономике России ущерб, размеры которого составляют 2,2 - 2,6 % ВВП – приводится в негодность дорогостоящая техника и грузы, получают увечья и гибнут люди.

⁸ См.: Журнал «Инновационные Технологии Видеонаблюдения INNOVA». Видеонаблюдение в системах управления городским дорожным движением. №3, 2006.

К нормативно-правовым актам, регламентирующим порядок использования автоматизированного контроля дорожного движения можно отнести:

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

Он определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, на территории Российской Федерации, задачами которого являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Так же в соответствии с ст. 5 «Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения» обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»

В числе основных обязанностей на Госавтоинспекцию возлагаются следующие:

а) осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования;

д) регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;

м) использовать в установленном порядке специальные технические и транспортные средства для выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения, контроля за техническим состоянием транспортных средств и дорог, принудительной остановки транспортных средств, дешифровки показаний тахографов.

3. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»

Решение проблемы безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным задачам развития страны. В начале 2006 года Правительством РФ была утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.», в которой на первом этапе (2006 – 2007 годы) планировалось осуществление таких из первоочередных мероприятий, как:⁹

○ реализация пилотных проектов замены постов дорожно-патрульной службы техническими автоматическими системами контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения и применения вертолетов для ускорения прибытия на место дорожно-транспортного происшествия;

⁹ См.: Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»

- техническое перевооружение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

На втором этапе (2008 – 2012 годы) предусматривается реализация таких мероприятий, как:

- продолжение работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения и автоматизированных систем управления движением магистрального, районного и общегородского значения, расширение объема работ по строительству подземных и надземных пешеходных переходов;

- продолжение работ по созданию современных контрольных приборов и технических систем нового поколения для переоснащения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

4. Постановление Правительства РФ от 31 мая 2006 г. № 338 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)»

Оснащение техническими средствами контроля за дорожным движением в Российской Федерации существенно отстает от уровня аналогичного оснащения в развитых странах, где используются современные системы автоматического слежения и фиксации нарушений правил дорожного движения, применяются средства видеонаблюдения, тахографы и др. Учитывая количество дорожно-транспортных происшествий и количество лиц, пострадавших в них, специального внимания требуют условия дорожного движения в городах. Существенную угрозу для безопасности дорожного движения представляет собой недостаточное обустройство железнодорожных переездов.

Увеличение количества автотранспортных средств у населения и увеличение интенсивности их эксплуатации будет обострять проблему безопасности дорожного движения и при сохранении сложившихся тенденций увеличивать человеческие и экономические потери, а также негативно влиять на окружающую среду.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ.

Важно отметить, что в КоАП РФ внесены серьезные изменения, которые существенно влияют на применение средств автоматизированного контроля за дорожным движением. Так часть 3 статья 1.5 «Презумпция невиновности» дает новую трактовку принципа презумпции невиновности, а именно «...лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, за исключением случаев, предусмотренных примечанием к рассматриваемой статье.

Примечание. Положение части 3 рассматриваемой статьи не распространяется на административные правонарушения, предусмотренные главой 12 настоящего Кодекса, в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи».

В связи с этим также важно отметить, что с 1 июля 2008 года вступила в силу статья 2.6.1. «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств» которая определяет порядок привлечения собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются.

Таким образом мы можем сделать вывод, что введение норм, предусматривающих привлечение к административной ответственности владельца транспортного средства в случае выявления административного правонарушения при помощи средств автоматической фото- и видеофиксации положило конец спорам о невозможности установления лица, совершившего правонарушение, с целью привлечения его к административной ответственности.

Введение данных новелл обусловлено целым рядом объективных причин.

Так, по мнению Б.В. Россинского введению данного порядка предшествовала длительная дискуссия, как в научных кругах, так и в средствах массовой информации. Главные аргументы необходимости установления ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за совершение на них административных правонарушений сводились к следующему¹⁰.

Из противоправных действий водителей на дорогах России, наиболее сильно влияющих на возникновение ДТП, следует отметить, прежде всего, превышение установленного ограничения скорости движения (по этой причине совершается каждое третье происшествие). А с учетом аварий, произошедших из-за несоответствия скорости транспортных средств конкретным условиям дорожного движения и нарушений правил обгона (что косвенно также связано с увеличением скорости движения), общая доля «скоростных происшествий» достигает 50% среди всех ДТП.

Между тем уровень выявляемости таких нарушений низок и не соответствует степени их опасности. Несмотря на то, что доля административных наказаний за нарушения скоростного режима в общем числе административных наказаний водителей довольно высока (до 40%),

¹⁰ Б.В. Россинский. «Новеллы в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения». Законы России: опыт, анализ, практика, 2007, № 11.

превышения скорости движения транспортных средств выявляются крайне плохо. Исследования показывают, что превышение скорости движения, будучи самым распространенным видом нарушений Правил дорожного движения, выявляется инспекторами дорожно-патрульной службы ГИБДД лишь в одном случае из 80-100 нарушений. Опрос значительного числа водителей в ряде регионов России свидетельствует, что немалое их число, по много раз, в день, превышая допустимую скорость движения, ни разу не были остановлены и наказаны сотрудниками ДПС.

Объясняется это несколькими обстоятельствами. Во-первых, превышения скорости совершаются в основном на тех участках дорог, где близко нет сотрудников ДПС. Во-вторых, даже в случае выявления нарушения скоростного режима в ряде случаев доказать факт превышения скорости движения не удастся из-за отсутствия в подразделениях ДПС необходимого количества современных технических средств контроля и надзора, а также практической возможности производить их своевременное регламентное обслуживание и поверку. В-третьих, выявляя нарушения Правил дорожного движения, сотрудники ДПС массу времени тратят на их процессуальное оформление, отвлекаясь от надзора за движением. Натурные исследования показывают, что мимо инспектора ДПС, занятого оформлением нарушения, проезжают по несколько водителей, совершающих такое же нарушение. Водители прекрасно понимают, что «инспектору не до них». Кстати, изучение механизма поборов со стороны сотрудников ДПС, проведенное в ряде регионов страны, позволило выявить интересный факт. Водители, предлагая инспектору ДПС деньги, нередко объясняют ему, что, если он начнет оформление их нарушения в предусмотренном КоАП РФ порядке, то «прозевает» много других нарушителей.¹¹

¹¹ Б.В. Россинский. «Новеллы в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения». Законы России: опыт, анализ, практика, 2007, № 11.

Улучшить ситуацию в некоторой степени можно за счет использования современных тактических приемов несения дорожно-патрульной службы. Но в основном решение проблемы возможно лишь при массовым переходе подразделений ДПС на несение службы с использованием современных, преимущественно автоматизированных, технических средств выявления наиболее опасных нарушений Правил дорожного движения (безусловно, речь не идет о выявлении нарушений только скоростного режима).

Такие технические средства надзора за дорожным движением позволяют не только резко повысить выявляемость нарушений (обеспечивая в ряде случаев практически 100% ее уровень), но и, объективно фиксируя нарушения, исключить субъективные оценки сотрудников ДПС поведения водителей. Все это должно способствовать также соблюдению законности в деятельности сотрудников ДПС, уменьшению количества конфликтных ситуаций с участниками дорожного движения.

Использование технических средств надзора за дорожным движением даст также возможность сотрудникам ДПС сосредоточиться на выявлении ряда других нарушений Правил дорожного движения (особенно связанных с управлением транспортными средствами в нетрезвом состоянии, обеспечении безопасного и бесперебойного движения транспорта, осуществлении мер по повышению пропускной способности улично-дорожной сети, участию в борьбе с преступностью. Освобождение сотрудников ДПС от выполнения определенных задач по надзору за движением позволит им также сосредоточиться на оказании необходимой помощи участникам дорожного движения.

Ранее действующее законодательство было препятствием на пути широкого внедрения средств автоматической фиксации правонарушений, хотя опыт целого ряда стран свидетельствует об их высокой эффективности.

Принципиально важным, на наш взгляд, является разрешение проблемы, связанной с наличием в КоАП РФ принципа презумпции

невиновности, согласно которому лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном Кодексом. То есть собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Согласно ст. 26.2 КоАП РФ доказательствами по делу об административном правонарушении могут являться любые фактические данные, на основании которых судья, орган, должностное лицо, в производстве которых находится дело, устанавливают наличие или отсутствие события административного правонарушения, виновность лица, привлекаемого к административной ответственности, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела. При этом в ст.ст. 26.7 и 26.8 КоАП РФ предусмотрена возможность использования в качестве доказательств документы, к которым относятся материалы фото- и киносъемки, звуко- и видеозаписи, а также показания специальных технических средств.

В настоящее время специальные технические средства и средства фото- и видеофиксации достаточно активно используются в деятельности Госавтоинспекции для выявления и документирования ряда грубых административных правонарушений в области дорожного движения (проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил проезда железнодорожного переезда, превышение установленной скорости, выезд на полосу встречного движения и др.),

Вместе с тем на практике зачастую возникают ситуации, когда факт административного проступка задокументирован с помощью специальных

технических средств или средств фото- и видеофиксации, однако установить и привлечь нарушителя к ответственности не представлялось возможным в силу ряда причин (управление транспортными средствами по доверенности и др.). Таким образом, существенно затруднялась реализация общеправового принципа неотвратимости наказания. А теперь в связи с принятыми изменениями этот принцип с 1 июля 2008 года уже реализуется.

Изучение зарубежного опыта свидетельствует о том, что решение данной проблемы возможно путем возложения ответственности за нарушения в области дорожного движения на владельцев транспортных средств (за исключением случаев, когда транспортное средство выбыло из их владения незаконно). В частности, согласно ст. L 121-3 Дорожного кодекса - Франции владелец транспортного средства несет ответственность «по штрафам, налагаемым за нарушение правил, касающихся максимальной разрешенной скорости и запрещающих сигналов...» и др. Аналогичные нормы содержатся в законодательстве Швейцарии и ряда других стран.¹²

Кроме того, необходимо отметить, что в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации (ст. 1079) эксплуатация транспортных средств определяется как вид деятельности, представляющий повышенную опасность для окружающих, в силу чего на владельца транспортного средства возложена обязанность, возместить причиненный с его помощью ущерб.

В этой связи, поскольку административный деликт причиняет ущерб охраняемым - законом интересам гражданина, государства и общества, представляется обоснованной возможность назначения в отношении владельца транспортного средства административного наказания в виде административного штрафа в случаях выявления и документирования

¹² В.В. Кузин. «Совершенствование правового регулирования в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения» выступление на конференции «Проблемы безопасности дорожного движения в Российской Федерации в свете реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.». Орел. ОрЮИ МВД России. 2008.

административного правонарушения в области дорожного движения с использованием специальных технических средств или средств фото- и видеofиксации при невозможности установления лица, его совершившего.

Предложенные новации ломают устоявшиеся стереотипы в праве и, естественно, на первых порах будут вызывать неоднозначную реакцию. В этой связи хотелось бы обратить внимание на следующие обстоятельства.

Предлагаемые нововведения нельзя трактовать как стремление сотрудников ГИБДД «облегчить себе жизнь» в борьбе с правонарушителями. Суть проблемы гораздо сложнее. Законодательство всегда несколько отстает от общественного развития и законодатель не в состоянии предусмотреть все конкретные ситуации, на которые распространяются нормы, и лишь впоследствии, когда возникшие противоречия обнаружатся, вносит соответствующие коррективы в действующий закон. Такая ситуация вполне закономерна. Гораздо опаснее, когда правовые нормы игнорируют изменения в жизни, упорно воспроизводя давно устаревшие схемы. Не случайно римские юристы говорили: «Чрезмерно точное осуществление права порождает наивысшую несправедливость».¹³

Ряд оппонентов утверждает, что институт «объективного вменения» ущемляет права владельца транспортного средства и нормативно закрепляет возможность привлечения к ответственности невиновного. В этой связи следует отметить, что, видимо, трудно найти какую-либо норму позитивного регулирования, которая обеспечила бы реализацию содержащейся в ней положительной установки, без процессуального и организационного обеспечения. В системе российского права достаточно норм, способных обеспечить права гражданина в случае ошибки правоприменителя. В наших силах разработать и комплекс мер организационного плана, с целью не

¹³ В.В. Кузин. «Совершенствование правового регулирования в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения» выступление на конференции «Проблемы безопасности дорожного движения в Российской Федерации в свете реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»». Орел. ОрЮИ МВД России. 2008.

допустить произвола и ошибок в процессе исполнения административного законодательства. В этом отношении показателен опыт Франции, где централизованная группа по оформлению материалов автоматической фиксации нарушений наряду с сотрудниками жандармерии включает в себя на постоянной основе и представителя прокуратуры. Ежедневно туда поступает до полутора тысяч жалоб и заявлений граждан, подавляющее большинство которых оперативно разрешается на месте.¹⁴

6. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ.

Также важно отметить, что обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера.

К числу архитектурно-планировочных мероприятий относятся строительство новых и реконструкция существующих улиц, многоуровневых транспортных развязок, подземных и надземных пешеходных переходов, объездных дорог вокруг городов для отвода транзитных транспортных потоков и т.д. Понятно, что такие мероприятия требуют значительных капиталовложений и не всегда осуществимы.

7. Приказ МВД РФ от 8 июня 1999 г. № 410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»

В соответствии с этим приказом в обязанности заместителя начальника отдела, отделения, группы службы дорожной инспекции и организации

¹⁴ В.В. Кузин. «Совершенствование правового регулирования в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения» выступление на конференции «Проблемы безопасности дорожного движения в Российской Федерации в свете реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»». Орел. ОрЮИ МВД России. 2008.

движения входит контроль за работой автоматизированных систем управления дорожным движением.

Организационные мероприятия способствуют упорядочению движения на уже существующей улично-дорожной сети. При реализации таких мероприятий особая роль принадлежит внедрению технических средств регулирования с применением ЭВМ, средств автоматики, телемеханики, диспетчерской связи и телевидения для управления движением в масштабах крупного района или целого города.

Вот почему в развитых странах интенсивно ведутся работы по созданию сложных автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУД)¹⁵, структура, которой наглядно представлена на рис. 1.

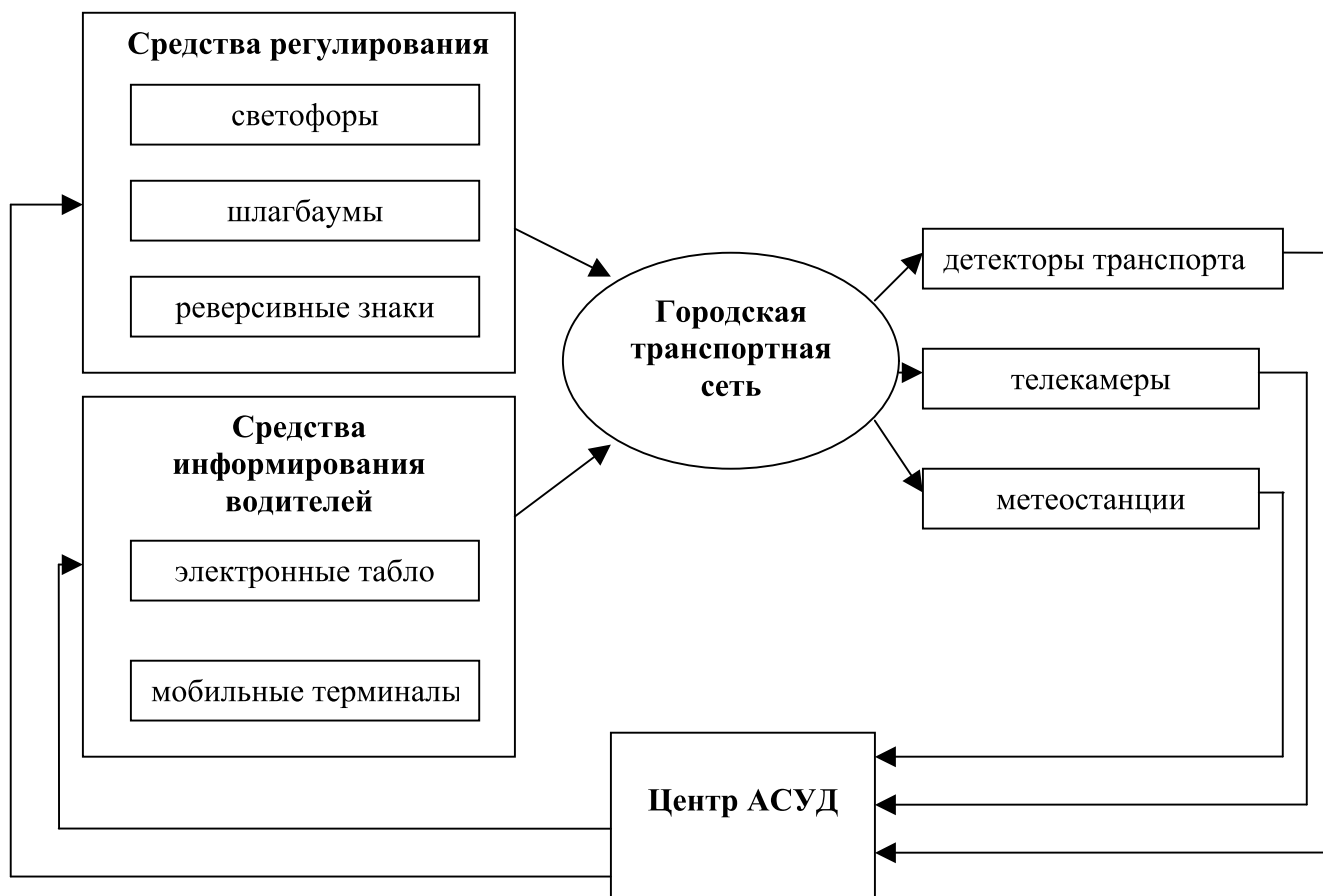


Рис. 1. Структура АСУД.

¹⁵ Далее – АСУД, автоматизированные системы управления дорожным движением

Типичная АСУД работает следующим образом. Информация о параметрах транспортных потоков собирается детекторами и телекамерами, передается в центр управления АСУД и обобщается, после чего на основе полученных данных рассчитываются режимы работы светофоров. Помимо управления светофорами, АСУД может сообщать о каких-либо значимых событиях (ДТП, затор, пробка и т.п.) выводить на информационные табло или передавать на мобильные терминалы различных служб и частных пользователей. Опыт зарубежных стран показывает, что внедрение современных АСУД без строительства дополнительных дорог может обеспечить повышение пропускной способности существующих транспортных сетей на 20%.

Отдельно следует упомянуть актуальность своевременного распознавания ДТП. Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества ДТП, в которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой тяжестью повреждений. Неэффективная организация работ по своевременному обнаружению ДТП и оказанию медицинской помощи пострадавшим является одной из основных причин высокой смертности при ДТП. Общая смертность пострадавших в ДТП в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидность - в 6 раз выше, а в госпитализации пострадавшие нуждаются в 7 раз чаще.

Одной из наиболее характерных особенностей проявления аварийности является высокая концентрация ДТП на определенных участках. Статистика, собранная в ряде стран, показывает, что 40% ДТП сконцентрированы на участках дорог, составляющих не более 10% протяженности всей улично-дорожной сети¹⁶. Это означает, что для организации своевременного

¹⁶ Журнал «Инновационные Технологии Видеонаблюдения INNOVA». Видеонаблюдение в системах управления городским дорожным движением. №3, 2006.

реагирования на 40% ДТП достаточно оснастить системами автоматического распознавания ДТП лишь на 10 % дорог.

Помимо измерения характеристик транспортных потоков и фиксации ДТП, следует ожидать развития такой функции АСУД, как контроль участников дорожного движения. Это связано с необходимостью ужесточения реакции со стороны ГИБДД на грубые нарушения водителями правил вождения в условиях интенсивного движения подобные нарушения резко ухудшают дорожно-транспортную обстановку.

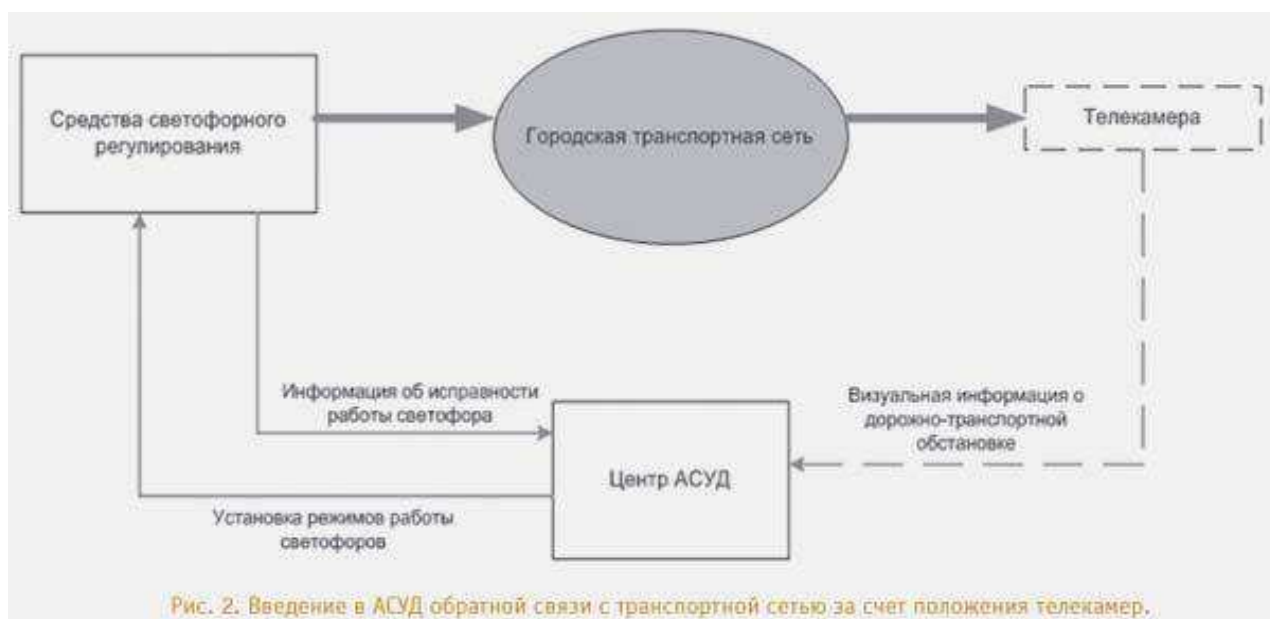
Таким образом, развитие АСУД требует развития технических средств, которые смогут выполнять мониторинг, автоматическое распознавание и регистрацию различных ситуаций, а именно:

- определение характеристик транспортного потока. Информация о потоках может быть использована для адаптивного управления дорожным движением с помощью светофоров;
- обнаружение заторов, пробок и ДТП. Автоматическое выявление таких событий позволит ускорить реагирование соответствующих служб и, в случае ДТП, оказание медицинской помощи пострадавшим;
- определение фактов грубого нарушения правил дорожного движения с последующим автоматическим наведением телекамеры на автомобиль и распознаванием его регистрационного номера. Примеры таких нарушений - превышение скорости, проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, разворот в запрещенном месте, появление крупногабаритного транспорта на запрещенных участках, обгон на перекрестке или на железнодорожном переезде и т.д. Результатом работы АСУД в этом случае будет сохранение видеоролика, фиксирующего нарушение ПДД, и распознанный регистрационный номер;
- обнаружение объектов, вызывающих резкое ухудшение дорожно-транспортной обстановки. Обнаружение припаркованных

автомобилей и прочих препятствий (например, выпавшего груза), которые создают серьезные помехи другим участникам движения. На основании полученной информации может быть принято решения о направлении к месту события эвакуаторов или дорожных служб.

Развитие АСУД в России нельзя назвать удовлетворительным. Еще в начале 80-х годов в СССР были приняты документы, предусматривающие внедрение АСУД во всех городах с населением более 100 тысяч человек. К сожалению, вместо реализации этих планов последовал развал плановой экономики, а затем и самого государства.

Сегодня городские АСУД представляют собой системы управления лишь светофорной сигнализацией (рис. 2), а не транспортными потоками и только в крупных городах.¹⁷



Светофорные объекты объединены в единую сеть с выводом информации в Центр управления АСУД.

Расчет управляющих параметров осуществляется вручную - для дорожной сети составляется «расписание» работы светофоров, учитывающее

¹⁷ Журнал «Инновационные Технологии Видеонаблюдения INNOVA». Видеонаблюдение в системах управления городским дорожным движением. №3, 2006.

суточные, недельные и сезонные колебания характеристик транспортного потока.

Оператору АСУД доступна только информация о состоянии светофорных объектов («исправен/неисправен») и текущих режимах работы светофоров. Эти режимы могут переключаться автоматически по расписанию или по команде оператора АСУД.

Недостаток такой системы очевиден - оператор АСУД, находясь в Центре управления, не владеет информацией о реальной дорожной ситуации на перекрестках.

Транспортный поток как объект управления весьма своеобразен и обладает крайне неприятными с точки зрения управления свойствами.

На транспортный поток оказывают непосредственное влияние самые разнообразные случайные события:

- проведение дорожных работ на отдельных участках,
- ДТП,
- резкие колебания погоды,
- изменение условий видимости и состояния дорожного покрытия и т.д.

Всё это приводит к несоответствию режима работы светофора реальной обстановке на перекрестке и, как следствие, к появлению заторов. Затор, возникший на одном перекрестке, в условиях интенсивного городского движения немедленно распространяется на соседние перекрестки и далее, как при цепной реакции, по всей дорожной сети.

Таким образом, при отсутствии обратной связи, которая давала бы оператору информацию о реальной ситуации на перекрестках, применяемый у нас термин «автоматизированная система управления движением», по сути, является некорректным. Объектом управления в АСУД является транспортный поток. Исполнительные механизмы, воздействующие на объект управления, - это светофоры. Автоматизация же сбора информации о потоках теоретически возможна, но на практике не реализована. Детекторы

транспорта, распространенные за рубежом, не получили распространения в России либо из-за несоответствия нашим климатическим условиям и «национальным особенностям» дорожного строительства (индукционные петли), либо из-за чрезмерной дороговизны (видео- или микроволновые детекторы).

Разумным шагом к созданию обратной связи между центром АСУД и дорожным движением может стать установка на автомобильных дорогах систем видеонаблюдения:

Во-первых, видеоизображение - это наиболее содержательный и адекватный человеческому восприятию способ подачи информации.

Во-вторых, в дальнейшем систему видеонаблюдения можно расширить до системы, автоматически определяющей характеристики дорожного движения путем анализа изображения.

8. Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 «Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»

В соответствии с этим приказом дорожно-патрульная служба осуществляет оперативно-профилактические, контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также участвует в обеспечении охраны общественного порядка и борьбе с правонарушениями в зонах своих постов и маршрутов патрулирования. Одной из функций ДПС является осуществление контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения. В перечень обязанностей ДПС входит контроль за соблюдением участниками дорожного движения установленных правил, нормативов и стандартов, действующих в области дорожного движения.

Основными способами несения ДПС являются: контроль за поведением участников дорожного движения, предостережение их от совершения противоправных действий либо пресечение правонарушений, осуществление распорядительно-регулирующих действий.

Контроль при несении службы заключается в визуальном или с помощью специальных технических средств наблюдении за выполнением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации и иных норм, действующих в области дорожного движения.

Средства измерения скорости движения, другая аппаратура фиксации нарушений правил дорожного движения, приспособления для принудительной остановки транспортных средств, приборы для выявления подделок в водительских документах и другие оперативно-технические и специальные средства применяются в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке пользования этими средствами. Запрещается применение средств измерения, не прошедших метрологическую поверку или имеющих просроченные свидетельства о поверке.

В целях наиболее эффективной эксплуатации средств измерения руководитель подразделения должен анализировать результаты их применения сотрудниками ДПС, влияние использования приборов при надзоре за дорожным движением на состояние дисциплины водителей. С учетом интенсивности транспортных потоков и дорожных условий он должен определять ежедневную расстановку инспекторского состава, которому выданы средства измерения, обеспечивая применение приборов, как правило, в две смены.

К работе со специальными техническими средствами допускается инспекторский состав ДПС, изучивший инструкции по эксплуатации и сдавший зачеты по правилам их применения.

9. Приказ МВД РФ от 2 июля 2002 г. № 627 «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции

безопасности дорожного движения и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения»

Организовать изучение передового опыта работы подразделений УГИБДД МВД Республики Татарстан, ГУВД Пермской области, г.Санкт-Петербурга и Ленинградской области, УВД Ярославской области в части организации проведения государственного технического осмотра транспортных средств с использованием средств технической диагностики, внедрения систем видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, мобильных и стационарных комплексов идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам, автоматизированных комплексов фиксации обстановки на местах ДТП, аудио- и видеофиксации действий сотрудников ГИБДД в процессе общения с участниками дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

О важности с практической точки зрения внесенных изменений и дополнений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, а именно введение норм, предусматривающих привлечение к административной ответственности владельца транспортного средства в случае выявления административного правонарушения при помощи средств автоматической фото- и видеофиксации и при невозможности установления лица, совершившего правонарушение говорили многие специалисты в области дорожного движения,¹⁸ поэтому актуальность темы очевидна.

Являясь одним из показателей благосостояния общества, высокая автомобилизация влечет за собой всё больше негативных последствий, особенно в крупных городах. При чрезмерно высокой плотности транспортных средств скорость движения снижается настолько, что автомобиль полностью утрачивает одно из важнейших своих достоинств - динамичность. В часы пик скорость сообщения на улицах крупных городов составляет 5-10 км/ч, что дискредитирует саму идею, заложенную в автомобиль при его создании - экономию времени за счет высокой скорости сообщения.

Вторым негативным последствием роста автомобилизации населения является большой рост правонарушений и как следствие повышение количества дорожно-транспортных происшествий. ДТП наносят экономике России ущерб, размеры которого составляют 2,2 - 2,6 % ВВП - приводится в негодность дорогостоящая техника и грузы, получают увечья и гибнут люди. Таким образом, развитие автоматизированных систем управления движением (АСУД) и автоматизированных систем контроля (АСК) позволят выполнять

¹⁸ Кузин В.А. «Совершенствование правового регулирования в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения». Выступление на конференции «Проблемы безопасности дорожного движения в Российской Федерации в свете реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»» посвященной 30-летию образования ОрЮИ МВД России.

мониторинг, автоматическое распознавание и регистрацию различных ситуаций, а также:

- Определение характеристик транспортного потока. Информация о потоках может быть использована для адаптивного управления дорожным движением с помощью светофоров.
- Обнаружение заторов, пробок и ДТП. Автоматическое выявление таких событий позволит ускорить реагирование соответствующих служб и, в случае ДТП, оказание медицинской помощи пострадавшим.
- Определение фактов грубого нарушения правил дорожного движения (ПДД) с последующим автоматическим наведением телекамеры на автомобиль и распознаванием его регистрационного номера. Примеры таких нарушений - превышение скорости, проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, разворот в запрещенном месте, появление крупногабаритного транспорта на запрещенных участках, обгон на перекрестке или на железнодорожном переезде и т.д. Результатом работы АСУД в этом случае будет сохранение видеоролика, фиксирующего нарушение ПДД, и распознанный регистрационный номерной знак.
- Обнаружение объектов, вызывающих резкое ухудшение дорожно-транспортной обстановки. Обнаружение припаркованных автомобилей и прочих препятствий (например, выпавшего груза), которые создают серьезные помехи другим участникам движения. На основании полученной информации может быть принято решения о направлении к месту события эвакуаторов или дорожных служб.

Если говорить о практике применения указанных автоматизированных систем, то этот процесс только в стадии внедрения в деятельность подразделений ГИБДД, проблемой номер один является не хватка денежных средств на их приобретение, установку и обслуживание.

Литература:

1. Закон РФ от 18 апреля 1991 года № 1026-1 "О милиции" //Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. 1991. №16. Ст. 503; Собрание законодательства РФ, 1999, № 14, ст. 1666; Российская газета от 4 января 2001 г. № 1(2613)
2. Федеральный Закон от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" // Ведомости Федерального Собрания Российской Федерации, 1995, № 36, ст.1745
3. Указ Президента Российской Федерации от 15 июля 1998 № 711 (в редакции Указа от 2 июля 2002 г. № 679) "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" //Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, №25, ст.2897.
4. Послание Президента РФ Федеральному собранию РФ 25.04.07 г.
5. Постановление Правительства РФ от 8 апреля 1992 года № 228 "О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации"
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 "Об утверждении Правил дорожного движения // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531 (с изменениями и дополнениями от 1996, 1998, 2000, 2001, 2002, 2005 гг.).
7. Постановление Правительства Российской Федерации № 959 "О мерах по усилению общественного порядка на улицах городов и других населенных пунктов Российской Федерации" // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 39, ст. 3631
8. Постановление Правительства РФ от 1 декабря 1998 г. № 1420 "Об утверждении Правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования" (с изменениями от 2 февраля 2000 г.)

9. Постановление Правительства РФ от 22 сентября 1999 г. № 1079 "О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах" СЗ РФ. 1999. № 39 Ст. 4646.

10. Распоряжение Правительства РФ от 17 октября 2005 г. № 1707-р Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. – М.: Юрайт -М, 2002. (с изм. и доп. 2007 г.)

12. ГОСТ Р 51709 - 2001. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки. (с изм. № 1 от 26.08.2005 г.)

13. Приказ МВД РФ № 17 - 1993 г. “Устав патрульно-постовой службы МОБ”.

14. Приказ МВД РФ № 125-1995 “Об учете автотранспортных средств и специальной продукции Госавтоинспекции”.

15. Приказ МВД РФ от 1 февраля 1999 г. № 66 "О совершенствовании деятельности контрольно-профилактических подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России"

16. Приказ МВД РФ от 20 апреля 1999 г. № 297 “Об утверждении Наставления по дорожно-патрульной службе ГИБДД МВД РФ” (с изменениями и дополнениями внесенными приказом МВД РФ от 21.06.1999 № 453, от 10.09.2001 № 800, от 19.03.2004 № 187, от 28.03.2005 № 209, от 31.12.2005 № 1175).

17. Приказ МВД России от 18 мая 1999 г. № 356 «О мерах по совершенствованию использования централизованных оперативно-справочных, розыскных и криминалистических учетов подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России».

18. Приказ МВД России от 8 июня 1999 г. № 410 “О совершенствовании правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД Российской Федерации” (с изменениями и дополнениями внесенными приказом МВД РФ от 7 июля 2003 г. № 525"О внесении изменений и дополнений в нормативный правовой акт МВД России").

19. Приказ МВД РФ № 1240-2000 “Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ГИБДД МВД РФ по техническому надзору” (с изменениями и дополнениями внесенными приказом МВД РФ от 19.03.04 г. № 187).

20. Приказ МВД РФ от 2002 г. № 282 “О государственных регистрационных знаках транспортных средств”.

21. Приказ МВД РФ от 28 марта 2002 г. № 290 ДСП “О государственных регистрационных знаках для транспортных средств, принадлежащих ОВД РФ”.

22. Приказ МВД РФ от 27 января 2003 № 59 “О порядке регистрации транспортных средств” (с изменениями и дополнениями внесенными приказом МВД РФ от 22 декабря 2003 г. № 1014, 19 января 2005 г. № 26)

23. Приказ МВД РФ от 10 ноября 2004 г. № 730 "Об утверждении структуры центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации"

24. Приказ МВД РФ от 10 ноября 2004 г. № 731 "Вопросы подразделений (организаций), непосредственно подчиненных МВД России"

25. Приказ МВД РФ от 3 декабря 2004 г. № 808 «Вопросы департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России и подчиненных ему подразделений».

26. Приказ МВД РФ от 2 июня 2005 г. № 444 "О полномочиях должностных лиц МВД России и ФМС России по составлению протоколов по делам об административных правонарушениях и административному задержанию"

27. Приказ МВД РФ от 18 октября 2005 г. № 840 «Об организации планирования в системе ОВД РФ».

28. Приказ МВД РФ от 17.01.2006 г. № 19 «О деятельности ОВД по предупреждению преступлений».

29. Классификация работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования. – М.: Государственная служба дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации, 2002 г.

30. Приказ МВД РФ и ГТК РФ от 7 июля 2003 г. N 522/741 "О мерах по реализации взаимного автоматизированного обмена информацией по транспортным средствам"

31. Указание ГУ ГАИ МВД РФ № 13/5-1130 от 08.07.94 г. «Положение о порядке регистрации и эксплуатации испытательной автомобильной техники».

32. Инструкция МВД РФ № 1/5831 от 10.12.94 г. «Об организации изготовления и выдачи государственных знаков с изображением Государственного Флага на транспортных средствах должностных лиц высших органов государственной власти России.

33. Методические рекомендации «Тактика обеспечения мер личной безопасности» Указание ГУ ГИБДД МВД РФ № 13/2-3085 от 16.09.1999 г.

34. Указание МВД России № 1/25290 от 15.12.99 г. «О выдаче разрешений на перевозку особо опасных грузов автомобильным транспортом».

35. Методические рекомендации «О регистрационных знаках транспортных средств». Указание ГУ ГАИ МВД РФ № 13/5-19 от 17.02.2003 г.

36. Обращение Министра внутренних дел Российской Федерации к сотрудникам органов внутренних дел и военнослужащим внутренних войск МВД России

37. Дмитриев С.Н. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. М.: СПАРК, 2002.

38. Контроль дорожного движения: Справочное пособие \ Сост. С.Н. Дмитриев; Под общ. ред. В.Н. Кирьянова. – М.: Спарк, 2005.

39. Мамай, В. И. (Виктор Иванович). Дорожно-транспортные происшествия : Вопросы ответственности и доказывания / В. И. Мамай. - М. ; Ростов-на-Дону : МарТ, 2003. - 128 с. - (Юридическая практика). - Библиогр.: с. 118 - 122.

40. Москаленко, С. С., Головкин, В. В., доц. К вопросу о совершенствовании применения процессуальных сроков по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / С. С. Москаленко, В. В. Головкин. // Административное право и процесс. - 2006. - № 3. - С. 32 – 36.

41. Рейзвих, А. В., Груза, М. В., курсант, Фурсова, А. А. Административные правонарушения в области дорожного движения / А. В. Рейзвих, М. В. Груза; Науч. рук. А. А. Фурсова. // Актуальные проблемы борьбы с преступностью на современном этапе. - Воронеж : Воронежский институт МВД России, 2003. - С. 129

42. Россинский, Б. В. (Борис Вульфович), д-р юрид. наук, проф., засл. юрист РФ. Административная ответственность за нарушения в области дорожного движения : Постатейный комментарий / Б. В. Россинский. - М. : Норма - Инфра-М, 2002. - 352 с.

43. Смородина, В. А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения / В. А. Смородина. // История государства и права. - 2006. - № 12 - С. 19 - 20

44. Тесля, С. Н. ГИБДД - основные этапы становления и развития института технического надзора / С. Н. Тесля. // Вопросы совершенствования деятельности милиции общественной безопасности. Сборник № 11. - М., 2004. - С. 166 - 172

45. Управление деятельностью служб общественной безопасности. Учебник для слушателей Академии управления МВД России (части 1 и 2). Под редакцией Ю.Н. Ольховникова, И.В. Старковой . Москва 2005

46. Смоляков, П. Н. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения /П. Н. Смоляков.//Российская юстиция. -2007. - № 1. - С. 32 - 34

47. Головкин, В. В., Москаленко, С. С. Пересмотр постановлений по делу об административном правонарушении /В. В. Головкин, С. С. Москаленко.//Российская юстиция. -2007. - № 1. - С. 29 - 31

48. Антонов, С. Н., Россинский, Б. В., д-р юрид. наук, проф., засл. юрист РФ, зав. Некоторые проблемы совершенствования надзорной деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД /С. Н. Антонов, Б. В. Россинский.//Полицейское право. -2005. - № 1(1). - С. 56 - 60

49. Сергеев, С. А. Реализация административно-правового статуса ГИБДД в контрольно-надзорной сфере /С. А. Сергеев.//Вестник Московского университета МВД России. - 2007. - № 2. - С. 65 – 69.

**Нормативно-правовые акты, регламентирующие порядок
использования автоматизированного контроля за дорожным движением**

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ
(для слушателей ФЗО)

Составители:

Проказин Дмитрий Леонидович,
Кириленко Сергей Николаевич,
Калюжный Юрий Николаевич,
Капустина Елена Геннадьевна.

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 0440 от 22.12.06 г.
Подписано в печать _____ г. Формат 60x90¹/₁₆.
Учет.-изд.л. - _____. Тираж _____. Заказ № _____.

Орловский юридический институт МВД РФ.
302027, Орел, Игнатова, 2.