

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казённое
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА РАБОТЫ
С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН ПО ФАКТУ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
И ИХ ОФОРМЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ
С ТРЕБОВАНИЯМИ ЕВРОПРОТОКОЛА**

Практические рекомендации

**Орёл
ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2019**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
С56

Рецензенты:

А. Н. Александров, кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры обеспечения безопасности
на объектах транспорта Белгородского юридического института
МВД России имени И. Д. Путилина;
А. М. Подгайный, кандидат юридических наук,
заместитель начальника кафедры административной деятельности
ОВД Краснодарского университета МВД России

С56 **Совершенствование механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола : практические рекомендации / Ю. Н. Калюжный, О. Е. Губенков, С. А. Жбанова [и др.]. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2019. – 41, [1] с. – 24 экз. – Текст : непосредственный.**

Практические рекомендации посвящены совершенствованию механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола.

Для специалистов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, руководителей и сотрудников ГИБДД, слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2019

Оглавление

Введение	4
§ 1. Оформление дорожно-транспортных происшествий в результате которых ущерб был причинен только двум транспортным средствам в соответствии с требованиями европротокола	7
§ 2. Правовые основы работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола	13
§ 3. Предлагаемый механизм работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола	24
§ 4. Использование автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в деятельности территориальных органов внутренних дел при получении сообщений о дорожно-транспортных происшествиях	31
Заключение	39

Введение

Совершенствование механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола продиктовано существующими реалиями и активными преобразованиями общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время сотрудники Госавтоинспекции осуществляют свою деятельность в период проводимой административной реформы, оптимизации штатной численности, внедрения новых информационных технологий фиксации результатов дорожно-транспортных происшествий и новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, таких например, как европротокол¹, активизации гражданского общества в выявлении и пресечении нарушений правил дорожного движения.

Несомненно, это является продолжением курса Министерства на избавление МВД России от выполнения несвойственных для полиции функций, о котором на встрече с журналистами Российской газеты 28 сентября 2011 года заявил первый заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник полиции А. В. Горовой. В своей речи он также подчеркнул, что «...Министерство внутренних дел в целом ожидает конструктивных подходов от ряда министерств и ведомств по передаче своих функций...»² С этим нельзя не согласиться, так как курс Правительства РФ и Министерства внутренних дел на опору на гражданское общество, гражданско-правовые и общественные институты, в том числе и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения продиктован анализом зарубежных моделей правоприменения в этой сфере и привнесением в нашу действительность общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения наиболее актуальных и

¹ Европейский протокол – оформление документов о ДТП без вызова сотрудников полиции, возможность самостоятельно задокументировать факт дорожно-транспортного происшествия с тем, чтобы в дальнейшем обратиться в страховую компанию за получением возмещения, и оперативно разъехаться, не создавая заторов на дороге. См. материалы официального интернет-сайта Российского союза автостраховщиков. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.autoins.ru/ru/Evro/uoDTP>.

² Интервью первого заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковника полиции А. В. Горового // Рос. газ. 2011. 28 сент. № 5592 (216).

положительно себя зарекомендовавших правовых институтов. Тем более, работа, ведущаяся в этом направлении, подкрепляется конкретными изменениями в действующие нормативные правовые акты и указаниями¹ министерств и ведомств.

Проводимое совершенствование правового регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения давно назрело, идет оно со сложностями: сказывается неприятие гражданами нового, несовершенство действующего законодательства, в некоторых случаях присутствует непонимание правоприменителем порядка и последовательности выполнения новых обязанностей и функций.

Однако результаты уже проведенных мероприятий в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и первого этапа федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 говорит о правильно выбранном пути совершенствования сферы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации².

Как уже нами было отмечено, становление новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено со сложностями правоприменения, неоднозначного толкования действующих нормативных правовых актов правоприменителем и участниками дорожного движения. Не избежало этой участи и совершенствование механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола.

Отсутствие налаженного механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола без учета законодательства регламентирующего сферу обеспечения безопасности дорожного движения, проблем его правоприменения, может негативно отразиться на реализации правовых норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, прав участников дорожного движения, закрепленных в Федеральном

¹ О порядке действий при поступлении информации о ДТП: указание МВД России от 26 декабря 2016 г. № 1/13894.

² Материалы официального интернет-сайта федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]. URL: http://www.fcp-pbdd.ru/results_fcp/first_page (дата обращения: 12.03.2018).

законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и в Федеральном законе от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

В настоящих практических рекомендациях авторским коллективом был проведен анализ существующего механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола, выявлены проблемные аспекты правоприменения и подготовлен возможный алгоритм действий по административной процедуре – приему сообщения о ДТП и решению вопроса об оформлении его результатов.

**§ 1. Оформление дорожно-транспортных
происшествий, в результате которых ущерб
был причинен только двум транспортным средствам,
в соответствии с требованиями европротокола**

Понятие «европротокол» пришло в Россию из Европы и дословно означает «европейский протокол», предполагающий упрощенное оформление ДТП без участия сотрудников полиции. Законодательно-закрепленного понятия или определения в российском законодательстве не присутствует, однако порядок оформления бланка извещения о ДТП оформленного в упрощенном порядке законодательно закреплен в ст. 11.1 Закона об ОСАГО, п. 3.5, п. 3.6 и п. 3.9 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, установленных положением Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П.

В соответствии с п. 2.6.1 Правил дорожного движения, оформление ДТП в упрощенном порядке при наличии предусмотренных п. 1 ст. 11.1 закона об ОСАГО обстоятельств является правом, а не обязанностью участников ДТП. Водители не лишены возможности и в подобных случаях оформить ДТП с участием уполномоченных сотрудников полиции.

Не позднее 5 рабочих дней после ДТП каждый из водителей должен направить страховщику, застраховавшему его гражданскую ответственность, свой лист заполненного обоими водителями извещения о ДТП. Потерпевший вместе с листом извещения направляет своему страховщику заявление о прямом возмещении убытков и иные документы, необходимые для получения страхового возмещения (п. 2 ст. 11.1 закона об ОСАГО, п. 3.8 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, установленных положением Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П).

Российский союз автостраховщиков привел статистику оформления ДТП по европротоколу за 2017 год. Таким образом была оформлена 541 тысяча ДТП, что на 30 % больше, чем в 2016 году.

Фактически 33 % всех аварий фиксировались водителями самостоятельно, без привлечения инспекторов Госавтоинспекции, против 30 % в 2016 году¹.

¹ Материалы официального интернет-сайта Российского союза автостраховщиков [Электронный ресурс]. URL: http://www.autoins.ru/media/C2CBF8C8-A0AC-4229-8C85-6561F40AC1C9/6456C143-276C-4DF6-8953-256B701AFE91/RAMI_Annual_2016_rus.pdf.

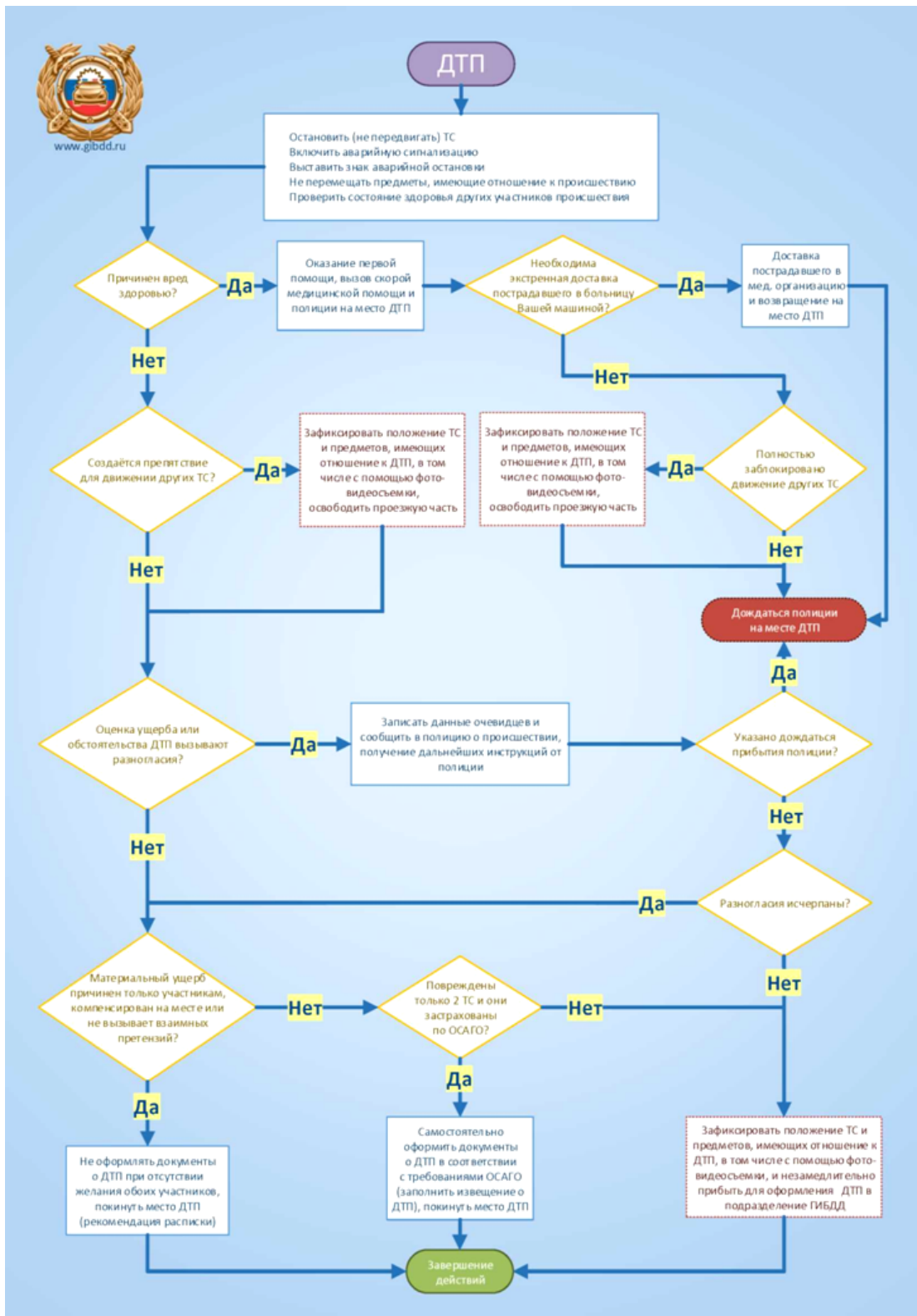
Расширение практики оформления результатов дорожно-транспортных правонарушений в соответствии с требованиями европротокола непосредственно влияет на снижение нагрузки на сотрудников полиции в части прибытия на место ДТП, а так же оформления необходимых документов. Но, несмотря на указанные цифры, нагрузка, связанная с выездом сотрудников Госавтоинспекции в целях оформления ДТП в результате которых вред причинен только имуществу двух участников ДТП, продолжает оставаться значительной.

В целях сокращения времени оформления документов о ДТП, освобождения проезжей части от поврежденных транспортных средств постановлением Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2014 г. № 907 «О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» были конкретизированы действия участников ДТП на месте происшествия, в том числе по фиксации обстановки средствами фотосъемки, видеозаписи и освобождению проезжей части, расширен круг обстоятельств, при которых они могут покинуть место ДТП, также уточнены действия сотрудников полиции по оформлению материалов без выезда на место ДТП в случаях отсутствия пострадавших и разногласий между его участниками.

Министерством внутренних дел России был разработан порядок действий сотрудников дежурных групп подразделений Госавтоинспекции при поступлении информации о ДТП, подпадающих под условия европротокола, а также схема возможных действий водителей транспортных средств в случае ДТП.

Кроме того, на официальном сайте Госавтоинспекции в сети «Интернет» создан сервис с алгоритмами действий участников ДТП в зависимости от конкретных условий происшествия¹.

¹ Материалы официального интернет-сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [Электронный ресурс]. URL: www.gibdd.ru/assistant/dtp.



В Европе идея оформления дорожно-транспортного происшествия без участия представителей дорожной полиции начала реализовываться ещё в 50-е годы прошлого века.

Сейчас в большинстве стран Европейского союза водителям, попавшим в ДТП, достаточно заполнить бланк извещения о ДТП для того, чтобы оформить это событие. А в некоторых странах дорожная полиция вообще не уполномочена заниматься оформлением ДТП, это – прерогатива страховых компаний.

Родоначалником оформления ДТП посредством европротокола является Франция. Во Франции водители-участники ДТП могут договариваться без вызова полиции в любом случае, если вред нанесён исключительно автомобилям. То есть в аварии нет пострадавших и не повреждено имущество, находившееся в авто. В Бельгии, например, правила ещё либеральнее: участники ДТП полицию могут не вызывать даже если есть травмированные (но не погибшие).

Во Франции и Бельгии полицию на место аварии вызывать нет необходимости с 1972 года, однако если в результате ДТП нанесён ущерб национальной собственности или нарушено движение на дороге участие полиции в разборе обстоятельств ДТП обязательно. В Бельгии обязательно участие полиции в оформлении результатов ДТП если ущерб превышает 8500 евро.

Единой базы по всем ДТП ни во Франции, ни в Бельгии нет, но в Бельгии в общую базу заносятся данные по ДТП, компенсация по которым выплачивается за счёт прямого возмещения. В обеих странах существуют единые стандарты технической экспертизы автомобилей, попавших в аварию. Во Франции вся эта информация и список оценщиков приведены на сайте министерства транспорта.

В Германии в рамках европротокола урегулируется большинство происшествий на дорогах. По закону присутствие полиции на месте обязательно лишь в том случае, если причинён вред жизни и здоровью участникам дорожного движения. В том случае, если имеет место материальный ущерб, полиция должна будет приехать по вызову, однако, если полицейские выяснят, что размер ущерба незначителен, то могут приехать спустя довольно значительное время¹.

В Российской Федерации внедрение в повседневную жизнь общества правового института европротокола продолжается.

В своей статье президент Российского союза автостраховщиков Игорь Юргенс² отмечает, что доля российских водителей, обратив-

¹ URL: https://allinsurance.kz/index.php?catid=68&id=4152:evropa-i-evroprotokol&Itemid=1922&option=com_content&view=article.

² Юргенс И. Более трети автовладельцев в 2017г. оформили ДТП по европротоколу [Электронный ресурс]. Материалы официального интернет-

шихся с заявлением о выплате в рамках прямого возмещения убытков (ПВУ) при оформлении ДТП по европротоколу, по итогам 2017 года составила 33 %.

По данным И. Юргенса, доля водителей в России, оформлявших ДТП по европротоколу, в 2016 году была на уровне 30 %. В соответствии со статистикой Российского союза автостраховщиков за 2017 год европротокол оформили 541 тысяча автовладельцев.

Сумма выплат по европротоколу за 2017 год составила 11,5 млрд рублей, что на 21,8 % больше к 2016 году в целом (9,44 млрд рублей).

Средняя выплата при урегулировании в рамках такой процедуры в прошлом году составила 27,4 тыс. рублей.

«За несколько лет этот механизм стал достаточно популярным в нашей стране. Еще в 2013–2014 году его оформляли лишь 9–10 %. Политика госорганов, активность Российского Союза Автостраховщиков привели к тому, что автовладельцы стали охотнее и чаще прибегать к этой процедуре, которая на самом деле облегчает жизнь. Отдельным стимулом стало внесение изменений в Правила дорожного движения, которые предписывают освобождать проезжую часть и не создавать пробки. Плюс большая информационная кампания увеличила число людей, которые знают о такой процедуре и готовы ее использовать», – пояснил И. Юргенс.

В конце прошлого года были внесены значительные изменения в законодательство, касающиеся оформления европротокола в результате ДТП, напомнил И. Юргенс. В частности, с 1 июня 2018 года лимиты по европротоколу увеличены с 50 тыс. рублей до 100 тыс. рублей.

В то же время в своей статье И. Юргенс отмечает, что страховое сообщество не приветствует данные изменения и предупреждает о рисках. По его мнению, повышение максимального размера страховой выплаты в рамках европротокола приведет к тому, что этот лимит превысит среднюю выплату. Это может привести к значительному росту страхового мошенничества. Большинство добросовестных граждан не нуждается в таком увеличении, поскольку в настоящее время не менее 68 % всех ДТП покрываются лимитом 50 тыс. рублей.

Поправки предусматривают отмену условия об обязательном отсутствии разногласий участников ДТП относительно обстоятельств

сайта Российского союза автостраховщиков. Новости Российского союза автостраховщиков. URL: http://www.autoins.ru/media/C2CBF8C8-A0AC-4229-8C85-6561F40AC1C9/6456C143-276C-4DF6-8953-256B701AFE91/RAMI_Annual_2016_rus.pdf.

ДТП и перечня видимых повреждений. Как утверждает И. Юргенс, это может привести к невозможности урегулирования страховщиком части страховых случаев, оформляемых по европротоколу. Если оба участника будут говорить о том, что они не нарушали ПДД и являются потерпевшими, страховщики просто не смогут определить, кому производить выплату. При этом никакие технические средства не смогут со стопроцентной вероятностью определить обстоятельства ДТП и лицо, ответственное за причинение ущерба. Например, если оба участника ДТП будут заявлять, что двигались на разрешающий сигнал светофора, или каждый из участников будет говорить, что маневр перестроения при продольном столкновении совершил другой автомобиль.

Учитывая негативную судебную практику, страховщики при наличии таких противоречивых показаний вынуждены будут платить по 50 % каждому участнику ДТП. Это приведет к тому, что реальные потерпевшие не будут получать возмещение ущерба в полном объеме, а участники дорожного движения, чьи действия привели к ДТП, будут получать, по сути, неосновательное обогащение. Таким образом, Закон об ОСАГО перестанет выполнять свою главную функцию – защиту имущественных интересов потерпевших, отметил президент Российского союза автостраховщиков¹.

¹ Юргенс И. Более трети автовладельцев в 2017 г. оформили ДТП по европротоколу [Электронный ресурс]. URL: http://www.autoins.ru/media/C2CBF8C8-A0AC-4229-8C85-6561F40AC1C9/6456C143-276C-4DF6-8953-256B701AFE91/RAMI_Annual_2016_rus.pdf.

§ 2. Правовые основы работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола

До принятия нового Административного регламента, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», деятельность сотрудников Госавтоинспекции связанная с получением сообщений о ДТП и прибытии сотрудников на место осуществлялась в соответствии с приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 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» и приказом МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 «Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях», приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях».

Одной из проблем правоприменительной деятельности с которой могут столкнуться сотрудники Госавтоинспекции при получении сообщения о ДТП, как нам видится, можно считать выполнение пункта 285 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом

МВД России от 23 августа 2017 г. № 664¹ и второго абзаца п. 2.6.1 «Общие обязанности водителей» Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090² (далее – Правила дорожного движения), которые идут в разрез с требованиями ст. 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которые предписывают должностным лицам, уполномоченным составлять протоколы об административных правонарушениях, рассмотреть поступившие сообщения физических лиц, содержащих данные, указывающие на наличие события административного правонарушения и принять предусмотренное КоАП РФ процессуальное решение, так как эти сообщения являются поводом к возбуждению дела об административном правонарушении.

С 23 марта 2009 года действует законодательная норма, позволяющая водителям двух транспортных средств – участников ДТП при отсутствии разногласий по факту дорожно-транспортного происшествия и отсутствию потерпевших оформить необходимые материалы о ДТП самостоятельно. С целью дальнейшего закрепления этого положения, законодателем в сентябре 2014 года постановлением Правительства РФ от 6 сентября 2014 г. № 907 «О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664: в ред. от 21 декабря 2017 г.: вместе с Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Административный регламент.

² Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: утв. постановлением Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: в ред. от 13 февраля 2018г.: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Правила дорожного движения.

постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090»¹ в текст Правил дорожного движения в раздел 2 «Общие обязанности водителей» были внесены изменения, в соответствии с которыми водители, причастные к ДТП не обязаны сообщать о случившемся в полицию если обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают у них разногласий.

Участникам ДТП, в том числе, было дано право оформить документы о дорожно-транспортном происшествии с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем посту дорожно-патрульной службы или в подразделении полиции, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств.

Пунктом 284 Административного регламента дежурному прямо предписано в случае отказа одного из водителей-участников ДТП оформить документы о ДТП самостоятельно, проинформировать о возможности оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем стационарном посту или в подразделении полиции. Административный регламент предписывает дежурному разъяснить, куда и в какое время могут прибыть участники ДТП для оформления документов о нем сотрудниками полиции. Кроме того дежурный предлагает участникам (при наличии возможности) составить схему места совершения административного правонарушения.

В соответствии с п. 2.6.1. Правил дорожного движения, участники ДТП должны предварительно зафиксировать, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств. В соответствии со вторым абзацем вышеуказанного пункта, при наличии разногласий водители, участвующие в дорожно-транспортном происшествии, могут

¹ О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 сентября 2014 г. № 907. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

покинуть место происшествия при получении указаний сотрудника полиции о месте оформления ДТП.

После выполнения обязанностей водителей по оформлению места ДТП в отсутствие сотрудников Госавтоинспекции и при появлении вопросов при оформлении материалов по факту ДТП в территориальном органе полиции или стационарном посту уже будет невозможно объективно воспроизвести обстоятельства ДТП, расположение транспортных средств, всесторонне, полно и объективно исследовать доказательства и принять соответствующее решение.

Следы ДТП будут уничтожены и при возникновении необходимости более подробного, всестороннего и полного изучения доказательств лицом, уполномоченным принимать решение при оформлении результатов ДТП возникнут проблемы признания обоснованности принятого решения о наличии или отсутствии состава административного правонарушения в действиях сторон ДТП.

При сообщении о ДТП в результате которого материальный ущерб причинен только двум транспортным средствам и обстоятельства ДТП изначально не вызывают разногласий у водителей, дежурный выясняет обстоятельства ДТП в которые в том числе входит наличие или отсутствие в действиях участников ДТП состава административного правонарушения.

Почти все дорожно-транспортные происшествия являются следствием нарушения правил дорожного движения, в большинстве случаев за эти нарушения Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность. Предоставленная гражданам возможность оформления дорожно-транспортного происшествия в результате которого ущерб причинен только двум транспортным средствам без участия сотрудников Госавтоинспекции позволяет первым избежать ответственности за ряд правонарушений, предусмотренных 12 главой КоАП РФ.

Проведение реформирования нормативной правовой базы сферы обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено с некоторыми рисками и противоречиями, но в описываемых случаях несовершенство правовых норм позволяет избегать ответственности участникам ДТП в действиях которых присутствует состав административного правонарушения, что в свою очередь может способствовать в дальнейшем совершению более серьезных правонарушений и ДТП с тяжелыми последствиями. Сотрудники дежурной части территориальных органов МВД России и дежурного

отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции не решая вопроса о направлении сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП с целью составления административного материала в отношении участника ДТП, в действиях которого содержатся признаки состава административного правонарушения, нарушением правил спровоцировавшего ДТП, поступают принципами административного права «принципом частной¹ и принципом общей² превенции совершения административных правонарушений», не достигаются цели административного наказания, закрепленные в части 1 статьи 3.1 КоАП РФ «Цели административного наказания», в которой указано, что «...административное наказание применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами»³.

Принимая изложенное выше во внимание, и в целях исключения несоответствия действий дежурного ч. 1 ст. 3.1, ст. 28.1 КоАП РФ по предложению оформления ДТП его участникам самостоятельно, в настоящее время следует все же направлять сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП, в котором ущерб причинен только транспортным средствам, если не для оформления его результатов, то для решения вопроса о привлечении к административной ответственности водителей. Кроме того, без выезда на место ДТП сложно объективно рассмотреть его обстоятельства и принять законное решение по делу.

В настоящее время ведется изменение штатной численности сотрудников Госавтоинспекции и работа по снижению нагрузки на сотрудников полиции в части прибытия на место ДТП, а так же

¹ Частная (специальная) превенция – предупреждение совершения правонарушений тем же лицом (самим правонарушителем), которое воздержится в будущем от подобного поведения, чтобы избежать повторного наступления неблагоприятных последствий. См.: Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1396896> (дата обращения: 12.03.2018).

² Общая превенция – предупреждение совершения правонарушений другими лицами; пример наказания одного лица сдерживает других субъектов от совершения подобных деяний, так как они не желают подвергаться подобным лишениям. См.: Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1396896> (дата обращения: 12.03.2018).

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: в ред. от 5 февраля 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – КоАП РФ.

оформления необходимых документов. В целях обеспечения дальнейшего курса на освобождение сотрудников Госавтоинспекции от нагрузки по выезду на место ДТП, авторский коллектив обращает внимание на необходимость законодательного освобождения участников ДТП в котором ущерб причинен только двум транспортным средствам, по аналогии с ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств», от административной ответственности и не распространении на этих водителей действия ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в случае фиксации ими факта ДТП самостоятельно в соответствии с бланком извещения о ДТП.

Это позволит дежурному не принимать заведомо нелегитимное решение по не направлению к месту ДТП в котором материальный ущерб причинен только двум транспортным средствам его участников сотрудников Госавтоинспекции и не принятию мер в целях соблюдения требований ст. 28.1 КоАП РФ.

Следующей проблемой в правоприменительной деятельности дежурных отделений (групп) подразделений ДПС Госавтоинспекции и дежурных частей территориальных органов МВД России является отсутствие действенного механизма сбора сведений о ДТП, оформляемых в рамках европротокола. Это приводит к невыполнению требований пунктов 83–86, 88–91 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, утвержденного приказом МВД России от 30 марта 2015 г. № 380¹, предписывающего выполнение администра-

¹ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог [Электронный ресурс]: приказ МВД России от

тивных процедур сотрудниками подразделений дорожного надзора в случае установления недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения.

Это достаточно актуальная проблема, так как в соответствии со статистическими сведениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России на ноябрь 2017 года, порядка 40 процентов ДТП с пострадавшими происходит в связи с неудовлетворительными дорожными условиями, способствующими возникновению ДТП¹. Каждое третье ДТП на оформление которого выезжали сотрудники Госавтоинспекции было совершено в результате неудовлетворительных дорожных условий. Статистика же ДТП, оформляемых европротоколом и, возможно, имеющих сопутствующими причинами неудовлетворительные дорожные условия, как таковая отсутствует.

Основанием осуществления административной процедуры сотрудниками дорожного надзора Госавтоинспекции в соответствии с п. 88 Административного регламента подразделений дорожного надзора ГИБДД МВД России является указание руководителя или дежурного дежурной части подразделения Госавтоинспекции (при их наличии) или дежурной части органа внутренних дел.

Фактически, выполняя требования пункта 284 Административного регламента, дежурный не создает условий для исполнения уполномоченными на то сотрудниками Госавтоинспекции обязанностей по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения

30 марта 2015 г. № 380: в ред. от 30 декабря 2016 г.: вместе с Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Административный регламент подразделений дорожного надзора Госавтоинспекции.

¹ Материалы официального интернет-сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.

безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к эксплуатационному состоянию и ремонту дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения, предусмотренных подпунктом «а» пункта 11 Положения о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»¹.

Отдельно стоит остановиться на выполнении дежурным дежурной части территориальных органов МВД России и дежурным дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции положений пункта 284 Административного регламента в контексте соответствия статье 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в контексте учета дорожно-транспортных происшествий².

В соответствии со ст. 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» на территории Российской Федерации основными показателями государственного учета состояния безопасности дорожного движения является количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отража-

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711: в ред. от 2 марта 2018 г.: вместе с Положением о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ: в ред. от 29 декабря 2017 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – закон об ОСАГО.

ющие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению¹.

Пункт 19 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» в обязанность Госавтоинспекции вменяет оформление документов о дорожно-транспортном происшествии и осуществление государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения².

В соответствии с третьим пунктом постановления Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия, пункт четвертый постановления указывает на то, что учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется органами внутренних дел³.

Учет, сбор и анализ сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроль за полнотой и достоверностью этих сведений определен приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях», утвердившим порядок организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений. В соответствии с пунктом пятым этого порядка, учету подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий⁴.

¹ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. 29 декабря 2017 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ: в ред. 19 декабря 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647: в ред. от 4 сентября 2012 г.: вместе с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Правила учета дорожно-транспортных происшествий.

⁴ Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 19 июня 2015 г. № 699: вместе с Порядком организации учета, сбора, анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186 дсп¹, также предписывает дежурному отделению (группе) строевых подразделений ДПС осуществление учета и обобщение ДТП в зоне ответственности.

Принимая изложенное выше во внимание, приходим к выводу о том, что учету, проводимому Госавтоинспекцией должны подлежать все ДТП, в том числе и те, которые оформляются по европротоколу.

Весомым обстоятельством при рассмотрении указанной проблемы является то, что на эти ДТП сотрудники Госавтоинспекции в соответствии с п. 2.6.1 Правил дорожного движения и п. 284 Административного регламента не выезжают и, соответственно, не имеют возможности зафиксировать объективные обстоятельства о ДТП и внести эту информацию в базу АИУС ДПС (журнал ДТП).

В соответствии с пп. 5, 6, 7 Перечня информации, формируемой и предоставляемой в обязательном порядке органами государственной власти, страховщиками и иными организациями, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005 г. № 567 «Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»² на страховые компании возложена обязанность передачи информации о ДТП в подразделения Госавтоинспекции, занимающиеся их учетом.

Однако в п. 4 Правил учета дорожно-транспортных происшествий страховые компании не упоминаются как субъекты этого учета, соответственно учета ДТП в форме, установленной п. 8 этих правил, не осуществляют.

¹ О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 02 марта 2009 года № 186 дсп: вместе с Наставлением по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

² Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005г. № 567: ред. от 25 мая 2017г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Фактически обязанности по сбору этих сведений возлагаются на подразделения Госавтоинспекции, которые в качестве пользователя банка данных некоммерческой организации «Российский союз автостраховщиков» должны отслеживать информацию о страховых случаях, о потерпевших, о транспортных средствах, которым причинен ущерб, однако, как показывает анализ складывающейся ситуации, реальный доступ к автоматизированному банку данных некоммерческой организации «Российский союз автостраховщиков» сотрудникам Госавтоинспекции, в чьи задачи входит сбор и анализ информации о ДТП в зоне ответственности, на которые сотрудники полиции не выезжали, на момент написания практических рекомендаций не предоставлен. Действенный механизм для включения таких ДТП в статистическую отчетность законодательно-закрепленными субъектами учета дорожно-транспортных происшествий не разработан.

Поступившая от участников или свидетелей ДТП информация о дорожно-транспортном происшествии, оформляемой в дальнейшем по европротоколу, должна быть зафиксирована дежурным в тетради для записей дежурного, однако даже зафиксированная там информация существенной роли в учете ДТП не играет.

Складывается ситуация, способствующая повышению уровня латентности административных правонарушений и совершенно не способствующая обеспечению безопасности дорожного движения в части изучения причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по их устранению.

**§ 3. Предлагаемый механизм работы
с обращениями граждан по факту
дорожно-транспортных происшествий и их оформления
в соответствии с требованиями европротокола**

Существует ряд нормативов, в соответствии с которыми сотрудники Госавтоинспекции осуществляют работу с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола.

Так, в соответствии требованиями «Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях», утвержденной приказом МВД России от 29 августа 2014 г. № 736¹, в случае получения информации о любом ДТП, в том числе обстоятельства которого подпадают под требования европротокола, они должны быть дежурным дежурной части территориального органа МВД России на районном уровне занесены в книгу учета сообщений о происшествиях (КУСП), в случае выезда сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП, первичная информация о ДТП должна будет внесена в соответствии с «Порядком эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения», утвержденным приказом МВД России от 16 сентября 2014 г. № 700².

¹ Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736: в ред. от 7 ноября 2016 г.: вместе с Инструкцией о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Инструкция.

² О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 16 сентября 2014 г. № 700: вместе с Инструкцией о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных

На дежурного сотрудника дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции в соответствии с п. 6 Инструкции не распространяются ее требования, информация о ДТП не требующая проверки для обнаружения возможных признаков преступления или административного правонарушения, единственным последствием которых являются механические повреждения транспортных средств фиксируется дежурным только в тетради для записей дежурного, однако даже зафиксированная там информация существенной роли при анализе причин и условий ДТП не играет.

Существующий порядок действий дежурного по приему сообщения о ДТП призван на должном уровне урегулировать выполнение этой административной процедуры, однако он, по мнению авторов, не всегда соответствует некоторым принципам, закрепленным в нормах законодательства, призванного урегулировать сферу обеспечения безопасности дорожного движения.

В предлагаемом ниже порядке приема сообщений о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, были учтены проблемные вопросы правоприменительной деятельности и с целью минимизации вредных последствий рассмотрения подобных обращений высказаны соответствующие предложения.

Так, авторским коллективом дежурному территориального органа внутренних дел, дежурному дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции при поступлении сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, предлагается проведение следующих мероприятий:

1. Установить кем является позвонивший в дежурную часть, дежурное отделение (группу). В зависимости от того, является ли он участником ДТП, проезжающим мимо ДТП водителем или иным участником дорожного движения построить с ним диалог таким образом, чтобы была обеспечена максимальная возможность сбора информации о происшествии.

2. В случае если сообщивший о происшествии не является участником ДТП, следует:

- установить и зафиксировать его фамилию, имя, отчество, дату рождения, номер телефона (если сообщение поступило по телефону);

- выяснить и зафиксировать обстоятельства ДТП (место ДТП, наличие пострадавших, присутствие медицинских работников на месте ДТП, внешний вид и поведение участников ДТП, количество

правонарушениях, о происшествиях. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Порядок эксплуатации автоматизированных систем.

автомобилей – участников ДТП, марку и модель транспортных средств – участников ДТП, их государственные регистрационные знаки, цвета автомобилей и характер повреждений).

3. В случае поступления информации о ДТП от участников дорожно-транспортного происшествия, установить, имеются ли жалобы у участников ДТП (пассажиров, водителей) на самочувствие после ДТП (в случае выявления лиц, которым требуется оказание медицинской помощи, осуществить мероприятия по выезду инспектора-дежурного по выезду на место ДТП для оформления материалов о ДТП в соответствии с пунктами 266–282 Административного регламента).

4. Зафиксировать фамилию, имя, отчество и дату рождения участников ДТП в целях выяснения по информационным учетам МВД России наличия вступившего в законную силу решения суда о лишении права управления и решения вопроса о привлечении к административной ответственности по признакам совершения административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством».

5. Выяснить информацию у позвонившего о наличии или отсутствии у водителей-участников ДТП явных признаков опьянения для решения вопроса о выезде сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП.

6. Выяснить у участников ДТП наличие или отсутствие признаков неудовлетворительных дорожных условий, способствовавших совершению ДТП (отсутствие или повреждение средств организации дорожного движения: дорожных знаков, светофоров, ограждающих устройств, разметки, мачт освещения).

7. Установить наличие или отсутствие видеозаписи с видеорегистратора, зафиксировавшей момент ДТП в целях дальнейшего ее приобщения в качестве доказательства в соответствии с ч. 1 ст. 26.2 КоАП РФ.

8. Установить, причинен ли вред чему-либо, кроме транспортных средств, участвовавших в ДТП.

9. Определить сколько транспортных средств участвовали в ДТП.

10. Выяснить застрахована ли гражданская ответственность их владельцев в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

11. Выяснить имеются ли у участников ДТП разногласия по обстоятельствам причинения вреда в связи с повреждением этих транспортных средств в результате ДТП.

12. Предложить оформить документы о ДТП самостоятельно, без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, заполнив в двух экземплярах выданный страховщиками бланк извещения о ДТП если происшествие произошло с участием двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним), гражданская ответственность владельцев застрахована, вред причинен только этим транспортным средствам, обстоятельства причинения вреда, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий¹, неудовлетворительные дорожные условия водителями не выявлены и отсутствуют признаки административных правонарушений, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

13. В случае изъявленного желания водителей-участников ДТП не оформлять документы о дорожно-транспортном происшествии при отсутствии у каждого из этих участников необходимости в оформлении бланка извещения о ДТП² дежурному следует:

- обратить внимание водителей на фиксацию отсутствия такой необходимости, в целях исключения в дальнейшем возбуждения административного производства по ст. 12.27 КоАП РФ;

- обратить внимание водителей на то, что при наличии такого соглашения осуществление страховщиком страховой выплаты в соответствии со статьей 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в упрощенном порядке

¹ Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ: в ред. от 29 декабря 2017 г. Ст. 11.1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Правила дорожного движения Российской Федерации: [Электронный ресурс]: утв. постановлением Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: в ред. от 13 февраля 2018 г.: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Абзац 5 пункта 2.6 прим. 1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

прекращает его обязательство по конкретному страховому случаю (п. 1 ст. 408 ГК РФ)¹.

14. В случае отказа одного из водителей-участников ДТП оформить документы о ДТП самостоятельно (в том числе, если по предварительной оценке вред, причиненный его транспортному средству, превышает размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда)²:

- проинформировать о возможности оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем стационарном посту или в подразделении полиции;

- разъяснить куда и в какое время могут прибыть участники ДТП для оформления документов о нем сотрудниками полиции;

- сообщить о необходимости перед оставлением места ДТП предварительно зафиксировать, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы, предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств;

- предложить (при наличии возможности) схематично зафиксировать обстоятельства ДТП, опираясь на пункт 17 бланка извещения о ДТП³;

- в зависимости от наличия обстоятельств, влекущих невозможность оформления документов о ДТП с участием сотрудников на стационарном посту или в подразделении полиции, а также удаленности нахождения сотрудников от места происшествия принять решение о направлении уполномоченных сотрудников полиции для оформления документов о ДТП на месте его совершения.

¹ О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 26 декабря 2017 г. № 58. П. 14. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: утв. приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664: в ред. от 21 декабря 2017 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-п: в ред. от 11 августа 2017 г. Приложение № 5. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15. В случае выезда сотрудников Госавтоинспекции на оформлении дорожно-транспортного происшествия в соответствии с 10 абзацем пункта 269 Административного регламента дежурный дежурного отделения (группы) подразделения ДПС, дежурной части территориального органа МВД России на районном уровне (если функции по внесению сведений о ДТП не возложены руководителем подразделения Госавтоинспекции на районном уровне (строевого подразделения ДПС Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне) на любое другое ответственное лицо), обязан обеспечить внесение информации необходимой для первичной регистрации происшествия в соответствии с существующим порядком в автоматизированной системе оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения¹.

В настоящий момент субъектами системы учета ДТП не осуществляется ведение электронного учета дорожно-транспортных происшествий и их обстоятельств, оформляемых посредством заполнения бланка извещения о ДТП, по мнению авторского коллектива это противоречит положениям ряда действующих нормативных правовых актов:

- п. 19 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» в части, касающейся осуществления государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения;

- п. 3 «Правил учета дорожно-транспортных происшествий», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647;

- п. 5 «Порядка организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений», утвержденного приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699, в котором указано, что учету подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий;

¹ О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 16 августа 2014 г. № 700. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- п. 52.1 «Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы», утвержденного приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186 дсп.

§ 4. Использование автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в деятельности территориальных органов ОВД при получении сообщений о дорожно-транспортных происшествиях

В соответствии с Федеральным законом от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О государственной автоматизированной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»¹ и техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»² с 1 января 2017 года весь транспорт категорий М1, М2, М3, N1, N2, N3, выпускаемый в обращение в странах Таможенного союза, должен оборудоваться устройством вызова экстренных оперативных служб системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

«ЭРА-ГЛОНАСС» – федеральная государственная территориально распределенная автоматизированная информационная система экстренного реагирования при авариях, обеспечивающая оперативное получение формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации.

Эта система реагирования на аварии и прочие чрезвычайные ситуации предназначена для быстрой передачи информации. Ведь от того, как быстро на месте происшествия окажутся врачи или пожарные, могут зависеть человеческие жизни.

Самый близкий действующий аналог «ЭРА-ГЛОНАСС» – это eCall, система безопасности, единая для всех стран Евросоюза. Она настолько популярна, что используется и в некоторых других европейских странах, но пока что не является обязательной, хотя уже с 2018 года машины без eCall в Европе продаваться не будут. Обе эти системы предназначены для уменьшения смертности водителей и

¹ О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ: ред. 13 июля 2015 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877: ред. от 11 июля 2016 г.: вместе с техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

пассажиров (в результате ДТП) и отлично справляются со своей задачей. «ЭРА-ГЛОНАСС» совместима с системами eCall: водитель, находясь в странах Европы, может вызвать помощь точно так же, как и в России, без прохождения дополнительной регистрации или предварительной перенастройки оборудования¹.

Система существенно повышает шансы водителя выжить в ДТП, поскольку большинство смертей от автомобильных происшествий происходит из-за замедленного реагирования и недостаточной скорости прибытия врачей на место автокатастрофы. Используя сигнальную кнопку, водитель может послать автоматический вызов непосредственно в момент аварии или сразу после нее, многократно увеличивая вероятность благоприятного исхода.

«ЭРА-ГЛОНАСС» предназначена для оперативного получения на основе использования сигналов ГЛОНАСС информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, обработки этой информации путем дополнения ее размещенной в системе информацией о транспортном средстве, передачи обработанной информации в систему обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» или в случае отсутствия в субъекте Российской Федерации такой системы в государственный орган данного субъекта Российской Федерации, уполномоченный на организацию централизованной обработки вызовов экстренных оперативных служб, или организацию, осуществляющую централизованную обработку вызовов экстренных оперативных служб в данном субъекте Российской Федерации, либо в случае отсутствия указанных органа или организации в экстренные оперативные службы данного субъекта Российской Федерации, а также взаимодействия с автоматизированной информационной системой обязательного страхования, созданной в соответствии со статьей 30 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Также система «ЭРА-ГЛОНАСС» предоставляет государственным органам, органам местного самоуправления, должностным лицам, юридическим лицам, физическим лицам размещенную в системе и обработанную информацию о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, о принятых мерах экстренного реагирования, об их своевременности и эффективности.

¹ Материалы интернет-сайта новостного портала «Авто.ру» [Электронный ресурс]. URL: www.auto.mail.ru.

Система «ЭРА-ГЛОНАСС» включает в себя информационный ресурс, содержащий:

- картографическую информацию;
- информацию об оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средствах (идентификационные номера устройств вызова экстренных оперативных служб, государственные регистрационные знаки, идентификационные номера (VIN) (при их наличии), номера кузовов, марки, модели, цвета транспортных средств);
- координатно-временные параметры транспортных средств, устройства вызова экстренных оперативных служб которых осуществили передачу информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации;
- дополнительную информацию (при ее наличии) о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, полученную с помощью датчиков контроля состояния транспортных средств;
- переданную в экстренные оперативные службы информацию (координатно-временные параметры транспортных средств, устройства вызова экстренных оперативных служб которых осуществили передачу информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, их государственные регистрационные знаки, идентификационные номера (VIN) (при их наличии), номера кузовов, марки, модели, цвета транспортных средств, продолжительность передачи информации от устройств вызова экстренных оперативных служб до операторов оперативных служб);
- информацию о мерах реагирования на дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах в Российской Федерации (наименования подразделений экстренных оперативных служб, осуществивших реагирование на дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах в Российской Федерации, конкретное время передачи информации подразделениям служб экстренного реагирования, время начала реагирования на дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах в Российской Федерации, время прибытия подразделений на места дорожно-транспортных и иных происшествий на автомобильных дорогах в Российской Федерации);
- статистическую информацию и аналитическую информацию о дорожно-транспортных и об иных происшествиях, информация о

которых была обработана в системе. Эта информация является общедоступной;

- информацию о средствах электронных подписей, используемых в системе;

- иную информацию, не связанную с дорожно-транспортными и иными происшествиями на автомобильных дорогах в Российской Федерации, используемую для решения задач в области ее получения, обработки, хранения и передачи.

Система «ЭРА-ГЛОНАСС» включает в себя программно-технические средства, предназначенные для:

- сбора, обработки и хранения информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации и о транспортных средствах, устройства вызова экстренных оперативных служб которых осуществили передачу этой информации;

- сбора, обработки и хранения информации об устройствах вызова экстренных оперативных служб;

- представления информации в автоматизированную информационную систему обязательного страхования и иные государственные информационные системы, государственным органам, органам местного самоуправления, должностным лицам, юридическим лицам, физическим лицам;

- представления технологической инфраструктуры, обеспечивающей прием информации, поступившей от устройств вызова экстренных оперативных служб, и передачу этой информации в экстренные оперативные службы.

Участниками отношений, возникающих в связи с созданием и функционированием системы «ЭРА-ГЛОНАСС», являются оператор системы, обладатели информации, представляющие ее в систему, и пользователи информации, размещенной в системе.

Обладателями информации, представляющими ее в систему, являются:

- федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, обеспечивающие оказание экстренной помощи при дорожно-транспортных и иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации;

- оператор системы;

- федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие регистрацию транспортных средств;

- федеральное государственное учреждение, осуществляющее ведение федерального картографо-геодезического фонда;

- федеральные органы исполнительной власти и организации, осуществляющие выпуск транспортных средств в обращение на территории Российской Федерации;

- собственники транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации и оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб.

В качестве пользователей информации, размещенной в системе, часть четвертая статьи 7 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»» определяет:

- федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, обеспечивающие оказание экстренной помощи при дорожно-транспортных и иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации;

- собственников транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации и оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб;

- иные государственные органы, органы местного самоуправления, должностные лица, юридические лица, физические лица.

В соответствии со статьей 9 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»» обладатели информации имеют право на:

- безвозмездную передачу с использованием системы информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации и о транспортных средствах, с которых осуществили передачу этой информации устройства вызова экстренных оперативных служб;

- безвозмездное получение содержащейся в системе достоверной информации о координатно-временных параметрах транспортных средств, находящихся в их собственности или во владении, на момент дорожно-транспортных и иных происшествий на автомобильных дорогах в Российской Федерации;

- получение информации о принятии экстренными оперативными службами информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации и начале реагирования на дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах в Российской Федерации.

На пользователей информации, размещенной в системе, возлагаются обязанности по обеспечению использования системы, приему информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, после получения которой они обязаны приступить к реагированию на эти происшествия в установленном порядке и разместить в системе информацию о начале такого реагирования и мерах экстренного реагирования.

Что касается технического оснащения системой «ЭРА-ГЛОНАСС» автомобилей участников дорожного движения, то модуль, встраиваемый в автомобиль, представляет собой надежный мобильный телефон, запрограммированный на единственный номер – службы «ЭРА-ГЛОНАСС» и дополненный датчиками и сигнальной кнопкой SOS.

Для эффективного сбора и передачи информации о происшествиях с автомобилем используется техническая составляющая системы, которая включает:

- сим-карту, обслуживаемую бесплатно при звонках на номера спасения;
- усиленную антенну для приема сигнала, чтобы обеспечить наилучшее качество связи даже на «проблемных» участках автомобильной дороги;
- 3G модем для передачи дополнительных данных службе спасения;
- навигационный модуль, отслеживающий положение автомобиля;
- микрофон и динамик для связи с диспетчером (если водитель и пассажиры после происшествия будут способны говорить).

Сигнал с GPS передается оперативным спасательным службам в качестве указателя на местоположение автомобиля, попавшего в ДТП.

Автомобильный модуль «ЭРА-ГЛОНАСС» разработан таким образом, чтобы случайный вызов можно было легко отменить, но в то же время при отсутствии у водителя возможности дотянуться до сигнальной кнопки информация о ДТП все равно передавалась.

Система из автомобиля запускается либо от нажатия на кнопку тревоги, либо в качестве ответа на сильное сотрясение автомобиля (датчики улавливают как удар, так и переворот).

Терминал использует навигационный модуль для определения местоположения автомобиля. Сигнал о бедствии с данными о местоположении передается через сотовую сеть непосредственно в центр экстренной системы.

Диспетчер пытается связаться с водителем посредством звонка на устройство, встроенное в автомобиль. Устройство автоматически принимает вызов. Если ответа не последовало или водитель смог подтвердить, что попал в ДТП, то диспетчер передает сигнал со сведениями о происшествии пользователям системы в лице Госавтоинспекции (МВД России), скорой медицинской помощи (Министерства здравоохранения РФ) и сотрудников Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС).

Информационный пакет передачи составляет всего 140 байт информации, поэтому модем сможет отправить их даже при плохом качестве связи. Если передача данных недоступна вообще, информация будет отослана как СМС. Модуль способен использовать любую доступную сеть сотовой связи

После того, как сигнал будет передан пользователям системы, сотрудники оперативных служб незамедлительно выдвинутся на место происшествия.

Представитель ОАО «НИС» – генеральный разработчик ЭРА-ГЛОНАСС заявил: «После полного развёртывания «ЭРА-ГЛОНАСС» сократит время до начала оказания помощи при авариях до 30 %, что позволит ежегодно спасать более 4 тысяч человек»¹.

Модуль «ЭРА-ГЛОНАСС» устроен предельно просто, и функция трекинга в нем не предусмотрена. Посредством него передаются разовые сигналы в случае ДТП, и входят в них исключительно необходимые для спасения сведения.

Подаваемый сигнал закодирован и содержит следующую информацию для оперативных служб:

- время вызова;
- точные координаты дорожно-транспортного происшествия;
- количество пристегнутых пассажиров в салоне автомобиля;
- техническую информацию о дорожно-транспортном происшествии: последние данные по скорости, параметры перегрузок;
- базовую информацию об автомобиле: VIN автомобиля, модель, номер, цвет и вид топлива (бензин, дизельное топливо, газ, электромобиль).

Этот сигнал поступает в контакт-центр системы «ЭРА-ГЛОНАСС», где после фильтрации ложного вызова оператором системы, вызов, требующий реагирования, и данные об аварии передаются в единый центр спасения МЧС России по телефону «112»

¹ URL: <https://www.zr.ru/content/news/911095-ehra-glonass-bolee-9-tys.-dt>.

или в дежурную часть территориального органа внутренних дел, которая, используя эту информацию, эффективно инициирует и координирует реагирование экстренных оперативных служб¹.

Фильтрации ложного вызова оператором системы «ЭРА-ГЛОНАСС» производится посредством сотовой связи с автомобилем, и если водитель или пассажиры не отвечают или просят помощи, то информация передается в единый центр спасения МЧС России или в дежурную часть территориального органа внутренних дел.

В случае получения дежурным территориального органа МВД России или дежурным дежурного отделения (группы) подразделения ДПС сообщения от оператора единого центра спасения МЧС России авторским коллективом предлагается придерживаться алгоритма, описанного в третьем параграфе данных практических рекомендаций, с соблюдением порядка приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях в соответствии с одноименной инструкцией, утвержденной приказом МВД России от 29 августа 2014 г. № 736.

¹ Материалы официального интернет-сайта государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» [Электронный ресурс]. URL: <http://glonassunion.ru/era-glonass/info#q2>.

Заключение

Проведенный в ходе подготовки практических рекомендаций анализ нормативной правовой базы, призванной регламентировать порядок действий должностных лиц дежурной части территориальных органов Министерства внутренних дел и дежурных отделений (групп) строевых подразделений Госавтоинспекции, а также положительный опыт расширения практики оформления результатов дорожно-транспортных правонарушений в соответствии с требованиями европротокола¹, свидетельствует о том, что Правительство Российской Федерации и руководство МВД России продолжает придерживаться курса на избавление министерства от выполнения несвойственных для полиции функций, в своих начинаниях они опираются на гражданское общество и гражданско-правовые и общественные институты.

В настоящее время нормативная правовая база, в том числе и ведомственные правовые акты, в угоду этим преобразованиям претерпевают оправданные изменения, однако остается нерешенными ряд противоречий, указанных нами в тексте рекомендаций.

Правовой институт европротокола и оформления ДТП без уведомления сотрудников полиции идет вразрез с положениями Правил учета дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с пунктом пятым которых учету подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий.

Так, например, оформление ДТП гражданами в соответствии с требованиями европротокола пагубно сказывается на учете, сборе и анализе сведений о ДТП, контроль за полнотой и достоверностью которых определен приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях».

Аналогично ситуация обстоит и с исполнением дежурным обязанностей, определенных 19 статьей Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» в части, касающейся оформления документов о дорожно-транспортном происшествии и осуществлении государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения, а также статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», согласно которой на территории Российской

¹ О порядке действий при поступлении информации о ДТП: указание МВД России от 26 декабря 2016 г. № 1/13894.

Федерации основными показателями государственного учета состояния безопасности дорожного движения является количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

Оформление ДТП посредством заполнения бланка извещения о ДТП, несомненно, является шагом вперед по совершенствованию правового поля сферы обеспечения безопасности дорожного движения, снижению нагрузки на сотрудников полиции при оформлении ДТП, однако приведение действующей нормативной правовой базы в соответствие с этим правовым институтом еще не завершено.

В настоящее время на страховые компании постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005 г. № 567 «Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» возложена обязанность обмена информации о ДТП, в результате которых ущерб причинен только двум транспортным средствам, с подразделениями Госавтоинспекции, занимающимися их учетом, однако действенного механизма такого обмена на данный момент не разработано.

Несовершенство правовых норм позволяет избегать ответственности участникам ДТП, в действиях которых присутствует состав административного правонарушения, что, в свою очередь, может способствовать в дальнейшем совершению более серьезных правонарушений и ДТП с тяжелыми последствиями. Сотрудники дежурной части территориальных органов МВД России и дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции, не решая вопроса о направлении сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП с целью объективного рассмотрения и принятия законного решения по делу в отношении участника ДТП, в действиях которого содержатся признаки состава административного правонарушения, нарушением правил спровоцировавшего ДТП, поступаютя принципами административного права – «принципом частной и принципом общей превенции совершения административных правонарушений», не достигаются цели административного наказания, закрепленные в части 1 статьи 3.1 КоАП РФ.

В целях избавления дежурного от необходимости принимать решение, которое впоследствии может оказаться противоречащим требованиям ч. 1 ст. 3.1, ст. 28.1 КоАП РФ по предложению оформления ДТП его участникам самостоятельно, следовало бы законодательно закрепить освобождение от административной ответственности и нераспространения на этих водителей действия ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в случае фиксации ими факта ДТП самостоятельно в соответствии с бланком извещения о ДТП.

Пока такого изменения в КоАП РФ не внесено, полагаем, что следует все же направлять сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП, в котором ущерб причинен только транспортным средствам, если не для оформления его результатов, то для решения вопроса о привлечении к административной ответственности водителей.

Практические рекомендации

Авторы:

кандидат юридических наук
Калюжный Юрий Николаевич;
Губенков Олег Евгеньевич;
кандидат экономических наук
Жбанова Светлана Александровна;
Грядунов Вячеслав Михайлович;
кандидат юридических наук
Зейналов Фазил Назим оглы;
кандидат юридических наук
Афонин Вадим Вячеславович;
кандидат юридических наук
Амеличкин Алексей Викторович;
Андреев Петр Геннадьевич;
Коршунов Александр Юрьевич;
Былинин Игорь Александрович;
доктор социологических наук
Пашин Леонид Андреевич;
кандидат юридических наук
Клименко Анатолий Степанович

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА РАБОТЫ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН ПО ФАКТУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИХ ОФОРМЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ЕВРОПРОТОКОЛА

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.
Подписано в печать 30.09.2019 г. Формат 60x90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 2,56. Тираж 24 экз. Заказ № 194.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.