

УДК 342.951

ЧЕПУРНЫХ Денис Анатольевич

Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение высшего образования «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Ленинградский проспект, д. 49, Москва, 125993, Россия.

<https://orcid.org/0000-0001-5019-5000>

Чепурных Денис Анатольевич, и.о. заместителя командира 10 батальона ДПС 1 полка ДПС (северный) ГИБДД ГУ МВД России по Московской области, аспирант Департамента правового регулирования экономической деятельности Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Москва. E-mail: chepurnyh-da@yandex.ru

**ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Аннотация

Предмет/тема. Деятельность Госавтоинспекции в области надзора над эксплуатацией транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями.

Цели/задачи. Разработка предложений и рекомендаций по повышению эффективности деятельности Госавтоинспекции в области надзора за эксплуатацией транспортных средств с помощью правовых и организационных средств.

Методология. Анализ, синтез, моделирование, сравнение, абстрагирование, постановка проблемы, построение гипотез, конкретизация, мониторинг, сравнительно-правовой и формально-логический методы научного познания.

Вывод. Совершенствование правового регулирования, складывающегося в системе отношений Госавтоинспекции с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями при реализации надзорной деятельности, позволит снизить аварийность при эксплуатации автомобильного транспорта, обеспечит развитие межведомственных отношений и оптимизирует правоприменительную деятельность. В свою очередь, это приведет к соблюдению законности и повысит профилактический эффект, будет способствовать повышению уровня организации перевозок пассажиров автобусами, окажет влияние на улучшение дисциплины водителей. На наш взгляд, такие меры способны стабилизировать дорожно-транспортную обстановку в сфере перевозок пассажиров и грузов, а также повысить регулятивные свойства государственно-управленческого процесса.

Ключевые слова: *Госавтоинспекция, ГИБДД МВД России, правоприменительная деятельность, эксплуатация автомобильного транспорта, технический контроль.*

JEL classification: K23

Administrative law

Denis A. Chepurnyh, acting Deputy commander of the 10th battalion of traffic police, 1 regiment of traffic police (North), traffic police of the Ministry of Internal Affairs of Russia in the Moscow region, graduate student of the Department of Legal regulation of economic activity, Finance University under the Government of the Russian Federation, Moscow.

E-mail: chepurnyh-da@yandex.ru

SEPARATE ASPECTS OF SUPERVISORY ACTIVITY OF THE STATE TRAFFIC INSPECTORATE

Abstract

Subject / Topic Activity of the state traffic Inspectorate in the field of supervision over operation of vehicles by legal entities and individual entrepreneurs.

Goals / Objectives Development of proposals and recommendations to improve the efficiency of the state traffic Inspectorate in the field of supervision over operation of vehicles with the help of legal and organizational means.

Methodology Analysis, synthesis, modeling, comparison, abstraction, problem statement, hypothesis construction, specification, monitoring, comparative legal and formal-logical methods of scientific knowledge.

Conclusion and Relevance Improvement of the legal regulation, developing in the system of relations of the state traffic Inspectorate with legal entities and individual entrepreneurs in the implementation of Supervisory activities will reduce the accident rate in the operation of road transport, ensure the development of interdepartmental relations and optimize law enforcement. In turn, this will lead to compliance with the law and will increase the preventive effect, contribute to improvement of the level of organization of passenger transportation by buses, will have an impact on improving the discipline of the drivers. In our opinion, such measures can stabilize the road transport situation in the sphere of transportation of passengers and goods, as well as improve the regulatory properties of the state management process.

Keywords: *state traffic inspectorate, traffic police of the Ministry of internal Affairs of Russia, law enforcement, operation of road transport, technical control.*

В состав реализуемой Госавтоинспекцией деятельности входит осуществление надзора за эксплуатацией транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Именно эти субъекты несут ответственность по основным критериям, которые должны соответствовать высокому уровню безопасности дорожного движения.

Большинство юридических лиц в своей основе являются предпринимателями и преследуют коммерческие цели. Стремясь к минимизации расходов, они характеризуются постоянной переменной водительского состава, использованием дешевой рабочей силы и привлечением к управлению транспортными средствами иностранных граждан. При этом создается угроза безопасности дорожного движения ввиду отсутствующего контроля над эксплуатацией техники со стороны

должностных лиц предприятия, низкой квалификации водителей транспортных средств, ненадлежащего обслуживания и ремонта автотранспорта, отсутствия медицинского осмотра водителей. Также существуют пути правового уклонения юридических и должностных лиц от административной ответственности. К примеру, путем заключения с водителем договора аренды транспортного средства.

В соответствии со статьей 646 ГК РФ¹ арендатор несет расходы на содержание арендованного транспортного средства, его страхование, включая страхование своей ответственности, а также расходы, возникающие в связи с его эксплуатацией. На основании этого положения юридическое лицо передает все правовые полномочия, возникающие в процессе эксплуатации, в том числе и в случае наступления административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, на физическое лицо. Как утверждает И.В. Чистоголов, владелец транспортного средства, являющийся арендодателем, в случае ненадлежащего оформления договора аренды не несет ответственности за административное правонарушение, совершенное арендатором [1, с.181]. Вместе с тем, уклоняясь от уплаты налоговых платежей за передачу транспортного средства в арендное пользование, организации нередко идут на «фиктивность» сделки.

Как представляется, решением обозначенной проблемы может выступить условие, закрепляющее обязанность регистрации договоров аренды транспортного средства на портале государственных услуг с внесением в реестр сведений о водителях транспортных средств и должностных лицах, отвечающих за состояние безопасности дорожного движения при эксплуатации техники. Систематизированный порядок ведения учета данных позволит взимать налоговые платежи с юридических лиц и предпринимателей за передачу транспортного средства в арендное пользование. При этом целесообразно установить на законодательном уровне минимальный размер арендной платы за пользование определенным видом транспортного средства. К примеру, по разрешенной максимальной массе транспортного средства или мощности двигателя. Оптимальным условием при создании определенной концепции выступит формирование единой информационной системы для служебного пользования исполнительных органов (ГИБДД, ФНС, ФССП). Однако информационное обеспечение будет иметь только превентивное значение. В этом случае целесообразно создание нормативных условий, регулирующих вопросы содержания и эксплуатации транспортных средств лицами, взявшими их в арендное пользование. К примеру, приравнивание водителя транспортного средства к должностному лицу и возложение на него обязанностей, предусмотренных Законом о безопасности дорожного движения.

При осуществлении надзора над деятельностью юридических лиц и

¹ СЗ РФ, 29.01.1996, №5, ст. 410.

индивидуальных предпринимателей в области эксплуатации транспорта особое внимание по обеспечению мер безопасности дорожного движения уделяется отдельным видам транспортных средств. В частности, дополнительные требования устанавливаются к перевозкам опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, а также к организованным перевозкам детей и лицензируемым перевозкам пассажиров транспортными средствами.

Перевозки опасных грузов по автомобильным дорогам России осуществляются в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 №272¹, которые предусматривают применение требований к грузу и оборудованию транспортных средств, содержащихся в приложениях к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (далее - ДОПОГ). В ходе реализации государственного контроля Госавтоинспекцией осуществляется проверка соответствия конструкции транспортных средств требованиям ДОПОГ.

Кроме того, перевозка опасных грузов регулируется Техническим регламентом Таможенного союза², который устанавливает более жесткие требования к конструкции транспортных средств этой категории. К примеру, Техническим регламентом предусмотрено оборудование транспортных средств двумя фонарями с проблесковыми маячками желтого цвета, двумя знаками «Опасность», двумя огнетушителями массой не менее 6 килограмм, антиблокировочной системой, двумя противооткатными башмаками. При этом ДОПОГ не устанавливает требований по оборудованию транспортных средств маячками желтого цвета и знаками «Опасность», предусматривает наличие одного огнетушителя массой не менее 6 килограмм и одного противооткатного башмака, регламентирует установку антиблокировочной системы в зависимости от массы транспортного средства и года его выпуска.

Авторы, исследующие область перевозки опасных грузов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, отмечают наличие проблемных аспектов. В частности, утверждается необходимость регламентации перевозочной деятельности с разработкой единых норм и правил перевозки опасных грузов [2, с.98; 3, с.39].

Как показывает судебная практика, административные материалы, составленные за нарушения требований Технического регламента, в основном подвергаются критике и подлежат отмене, так как ДОПОГ имеет более значимую юридическую силу. С целью регулирования данного института необходимо разъяснение законодательства о том, к каким именно транспортным средствам необходимо применять требования

¹ СЗ РФ, 25.04.2011, №17, ст. 2407.

² См.: сайт Комиссии Таможенного союза.URL: <http://www.tsouz.ru>. (дата обращения: 12.07.2018).

Технического регламента. В частности, речь идет о транспортных средствах, зарегистрированных на территориях стран, принявших Технический регламент. Между тем в настоящее время существует необходимость уточнения норм административной ответственности за нарушения правил перевозки опасных грузов. Например, статьей 12.21 прим. 2 КоАП РФ предусмотрена ответственность за отсутствие у водителя аварийной карточки, наличие которой не установлено правовыми нормами.

Деятельность по перевозке тяжеловесных или крупногабаритных грузов регламентирована рядом нормативных правовых актов. В частности, Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ установлено требование о том, что пользователям автомобильных дорог запрещается осуществлять перевозки тяжеловесных или крупногабаритных грузов по автомобильным дорогам без специальных разрешений.

Отношения, связанные с получением специального разрешения, определяют порядок обеспечения безопасности дорожного движения при перевозке данной категории грузов, устанавливают порядок оплаты государственной пошлины и платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортным средством, осуществляющим перевозку тяжеловесного груза. Возникновение таких отношений ведет к временным и материальным затратам грузоперевозчика на организацию самой перевозки. Специалисты отмечают, что в странах Евросоюза действует система круглосуточной электронной выдачи разрешений на перевозку негабаритных и тяжеловесных грузов. Ввиду отсутствия такой системы в России выделяется проблема сложной процедуры получения разрешения на перевозку груза [4, с.62].

С целью экономии денежных средств, а также затрат времени на подготовку необходимых документов и получение специального разрешения грузоперевозчики применяют различные пути для уклонения от выполнения правовых предписаний и административной ответственности, что позволяет осуществлять коммерческую деятельность без получения специального разрешения.

Наиболее распространенным способом уклонения от административной ответственности при перевозке сыпучих грузов транспортным средством, образующим тяжеловесный состав, является выгрузка перевозимого материала или части материала на проезжую часть перед проведением контрольного взвешивания. Связано это с санкциями норм административного права, применяемыми за совершение административного правонарушения. Необходимо отметить, что ответственность за нарушение правил движения тяжеловесного или крупногабаритного транспортного средства предусмотрена статьей 12.21.1 КоАП РФ. В зависимости от части данной статьи предусмотрено

¹ СЗ РФ, 12.11.2007, №46, ст. 5553.

возбуждение дел об административном правонарушении как в отношении водителей транспортных средств, так и в отношении должностных и юридических лиц, не выполнивших определенные правовые предписания. При применении санкций, регламентирующих запрет на перевозку тяжеловесных грузов с превышением допустимой массы транспортного средства или допустимой нагрузки на ось, предусмотрено задержание транспортного средства с помещением его на специализированную стоянку. В свою очередь, это ведет к затратам на перемещение и хранение транспортного средства. Вместе с тем статьей 12.33 КоАП РФ установлена административная ответственность за умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия. В случае применения санкций статьи 12.33 КоАП РФ задержание транспортного средства не применяется. Таким образом, уменьшив массу автомобиля или нагрузку на ось транспортного средства путем выгрузки или частичной выгрузки груза, удастся уклониться от административной ответственности за нарушение правил движения на тяжеловесном транспортном средстве, так как будет отсутствовать состав административного правонарушения.

Полагаем, что существует необходимость регулирования институтов административной ответственности и принуждения путем установления соответствующих правовых обязанностей и применения к водителям транспортных средств более ужесточенных санкций за выгрузку транспортного средства перед проведением контрольного взвешивания. К примеру, в виде обязательных работ или лишения специального права.

Как отмечают ученые, оценка реального содержания, распределения и сочетания функций взаимоотношений, сложившихся между отдельными федеральными органами исполнительной власти не позволяют считать связи между ними системными [5, с.205]. Так, в настоящее время отсутствует нормативное регулирование по установлению организационных аспектов в области реализации контрольно-надзорной функции для исключения движения по автомобильным дорогам транспортных средств, перевозящих сыпучие грузы с превышением массы автомобиля или нагрузки на ось транспортного средства. К данным аспектам вероятнее всего отнести: организацию постов весового контроля в местах массовой погрузки транспортных средств сыпучими грузами или объектах выгрузки (карьеры, железнодорожные и морские перегрузочные станции, крупные строительные и дорожные объекты и т.д.); проведение совместных межведомственных оперативно-профилактических мероприятий с применением мобильных постов весового контроля и оборудования, имеющего функции фискальной памяти; обустройство автомобильных дорог автоматическими постами весового контроля. Указанные меры при консолидированном применении будут способствовать достижению целей, установленных правовыми нормами. При этом, как утверждает В.И. Майоров, важно обратить внимание на уточнение и перераспределение полномочий различных субъектов,

участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения [6, с.561].

Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 №112¹ утверждены Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, устанавливающие порядок осуществления перевозок по регулярным маршрутам, по заказам и легковыми такси.

Регулярными перевозками в городском и пригородном сообщении, как правило, занимаются государственные унитарные предприятия, которые обладают большим автобусным парком и достаточно высоким уровнем организации перевозок, так как их деятельность находится на контроле у муниципальных органов.

Частные организации и индивидуальные предприниматели в большей степени осуществляют регулярные перевозки пассажиров в междугородном и международном сообщении. Исходя из статистических данных ГУОБДД МВД России, именно на этих маршрутах происходит преобладающее количество происшествий, которые характеризуются наступлением последствий в части причинения вреда здоровью людей. Связано это с продолжительностью движения и дальностью следования. Вместе с тем перевозочная деятельность по данным сообщениям осуществляется как в дневное, так и в ночное время. Анализируя условия движения, можно выделить основные причины возникновения ДТП с участием автобусов. К ним относятся: несоблюдение водителями скорости при движении в конкретных дорожных условиях; нарушение режима труда и отдыха; несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой; неправильный выбор дистанции; нарушение правил перестроения (маневрирования); выезд на полосу, предназначенную для встречного движения.

Р.Э. Вицке, рассуждая о деятельности Госавтоинспекции, отмечает, что увеличение количества отдельных видов ДТП обусловлено различными факторами, среди которых выделяется недостаточность контрольно-надзорных механизмов [7, с.566]. Как представляется, с целью повышения уровня безопасности дорожного движения при регулярных перевозках необходимо усиление контроля за состоянием водителей во время движения транспортного средства и закрепление дополнительных правовых обязанностей за юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Полагаем, что к таким мерам можно отнести следующие: обязательное оборудование автобусов видеосистемами с фиксацией даты, времени и скорости движения, в том числе направленными в салон транспортного средства; создание правовых условий эксплуатации видеоборудования и хранения видеозаписей; периодическое предоставление сотрудникам Госавтоинспекции по месту регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя записей, полученных при осуществлении перевозок, а также данных о

¹ СЗ РФ, 02.03.2009, №9, ст. 1102.

режиме труда и отдыха водителей для проведения проверки и выявления нарушений; создание и функционирование единой службы доверия на пассажирском наземном транспорте с соответствующим информированием населения; нормативное определение алгоритма действий должностных лиц при проведении проверок и оптимизация административной ответственности за нарушение определенных критериев. Вместе с тем А.С. Кузнецов разграничивает методы осуществления контрольно-надзорной деятельности на бесконтактные и контактные, уделяя особое внимание первому методу [8, с.113]. Таким образом, введение дополнительных обязанностей с оптимизацией контрольно-надзорной деятельности и совершенствованием института административной ответственности будет способствовать частичному устранению причин, сопутствующих возникновению ДТП.

Перевозки пассажиров и багажа по заказам, в отличие от регулярных маршрутов, характеризуются частым изменением маршрута движения. Как правило, это затрудняет восприятие водителем дорожной ситуации, так как особенности организации дорожного движения устанавливаются в процессе движения транспортного средства. Специфическим аспектом при перевозках пассажиров по заказам является перевозка детей. Правилами организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденными постановлением Правительства РФ от 17.12.2013 № 1177¹, устанавливаются основные требования, предъявляемые при организации и осуществлении перевозки группы детей автобусами в городском, пригородном или междугородном сообщении. Для осуществления перевозки группы детей необходим определенный перечень документов, в который входит программа маршрута с графиком движения и расчетным временем перевозки, а также местами и временем остановок для отдыха. Однако при планировании перевозок не учитываются особенности организации дорожного движения по маршрутам следования. К примеру, на пути следования производится реконструкция автомобильной дороги, занижена скорость движения транспортных средств, организовано светофорное регулирование и т.п. Такие особенности могут оказать непосредственное влияние на процесс движения и, как следствие, привести к ДТП. Полагаем, что оптимальным условием выступит изучение маршрута следования автобуса перед осуществлением перевозки пассажиров по заказам с отражением данной информации в маршрутном листе. При этом необходимо установление перечня обязательных реквизитов для его заполнения, организация системы контроля за их применением в деятельности и введение мер ответственности за нарушения. Вместе с тем с целью оптимизации контрольно-надзорной деятельности существует необходимость применения мер правового регулирования, предусмотренных для перевозок по регулярным маршрутам и приведенных выше, а также установление правовых критериев по лицензированию

¹ СЗ РФ, 30.12.2013, №52 (часть II), ст. 7174.

данного вида деятельности.

Статьей 9 Федерального закона от 21.04.2011 №69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ установлены основные требования для осуществления перевозок пассажиров и багажа легковыми такси. В отличие от перевозок по заказам эта деятельность подлежит лицензированию. Правом осуществления лицензирования наделены исполнительные органы субъектов Российской Федерации. Именно в этой сфере из-за специфичности и разностороннего предъявления требований существуют правовые проблемы. К примеру, исполнительный орган хозяйствующего субъекта вправе устанавливать критерии по лицензированию определенных видов транспортных средств с установлением цвета окраски, требований по нанесению цветографической схемы для легкового такси и т.д. Таким образом, при изменении основополагающих критериев в случае необходимости продления разрешения у обладателя лицензии появляется обязанность по приведению транспортного средства в нормативное состояние. В свою очередь, в каждом субъекте Российской Федерации устанавливаются различные требования, что в целом затрудняет процесс получения и продления разрешения на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и багажа легковыми такси. Как следствие, это приводит к увеличению количества нелегальных перевозчиков и повышению уровня аварийности на пассажирском транспорте.

Ученые отмечают, что организационно-структурная независимость и узкая специализация в условиях относительной автономии объективно порождают множество противоречий между органами и интересами системы обеспечения безопасности дорожного движения в целом, что отрицательно сказывается на способности оказывать предписанное управляющее воздействие на этот процесс [5, с.205].

Как показывает практика, деятельность Госавтоинспекции по пресечению нелегальных перевозок пассажиров и багажа легковыми такси минимизирована. Это связано и с противоречиями между исполнительными органами различных субъектов, и с мерами административной ответственности, и со спецификой формирования доказательственной базы. Так, Кодексом предусмотрена административная ответственность за установку на транспортное средство опознавательного фонаря легкового такси без соответствующего разрешения, незаконное нанесение цветографических схем легкового такси или управление таким транспортным средством. При этом необходимо установление достоверных сведений по наличию или отсутствию разрешения на конкретное транспортное средство, что в настоящее время затруднительно при отсутствии электронных банков данных. На основании отсутствия должного подтверждения факта наличия лицензии, составленные административные материалы в большинстве случаев подлежат

¹ СЗ РФ, 25.04.2011, №17, ст. 2310.

возвращению из судебных органов по месту их составления, что увеличивает срок и, как правило, приводит к прекращению производства по делу об административном правонарушении. Как утверждает С.Н. Тесля, обеспечение безопасности дорожного движения достигается совместной деятельностью нескольких федеральных органов исполнительной власти [9, с.37]. Поэтому, как представляется, реализация данных функций возможна лишь при проведении совместных оперативно-профилактических мероприятий, к проведению которых привлекаются представители исполнительных органов субъекта Российской Федерации в сфере транспорта.

Вместе с тем полномасштабное выявление нелегальных перевозчиков требует значительных организационных усилий, так как в большинстве случаев нелегальные перевозчики не используют опознавательные фонари или цветографическую схему легкового такси, что позволяет незаконно заниматься предпринимательской деятельностью. В этом случае для их выявления к проведению оперативно-профилактических мероприятий необходимо привлечение дополнительных специалистов. Как представляется, существующая необходимость определяется критериями предметной компетенции должностных лиц, а также условиями фиксации факта осуществления предпринимательской деятельности без специального разрешения. Во-первых, возбуждение дела об административном правонарушении за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения относится к компетенции сотрудников территориальных отделов органов внутренних дел на районном уровне, не являющихся должностными лицами Госавтоинспекции. Во-вторых, существует необходимость в отборе объяснения свидетеля о совершении коммерческой сделки с целью подтверждения факта осуществления предпринимательской деятельности. В-третьих, целесообразно установление сведений о наличии или отсутствии у физического лица государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица, а также факта отсутствия специального разрешения. В связи с этим существует необходимость оптимизации деятельности по профилактике нелегальных перевозок. А.А. Гаганов в исследовании правовых аспектов противодействия нелегальным перевозкам указывает на необходимость применения комплексного подхода к вопросу совершенствования законодательства в этой сфере [10, с.257].

Полагаем, что инструментарием по регулированию отношений может выступить совершенствование института административной ответственности, расширение круга полномочий должностных лиц Госавтоинспекции, оптимизация организационных и правовых основ на федеральном уровне.

Как представляется, целесообразным является введение административной ответственности за незаконное предоставление услуг и незаконное осуществление деятельности в области перевозки пассажиров и

багажа автобусами или легковыми такси. В меры ответственности предполагается включение положений, предусматривающих ответственность за передачу лицензии третьим лицам, предоставление услуг по поиску клиентов лицам, не имеющим специального разрешения на осуществление перевозочной деятельности.

Расширение полномочий должностных лиц Госавтоинспекции заключается в оптимизации функций по контролю и надзору за перевозками пассажиров и багажа автобусами и легковыми такси. К ним необходимо отнести: предоставление права реализации оперативных мероприятий, в частности проводимых в скрытой форме; применение мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении с изъятием транспортного средства как предмета совершения административного правонарушения; установление права первоочередного порядка получения необходимых для разрешения дела документов из государственных органов и организаций с целью привлечения виновных лиц к административной ответственности.

Решением правовых и организационных проблем в данном направлении деятельности могут выступить следующие положения:

организация порядка межведомственного взаимодействия путем электронного документооборота и введения совместных информационных банков данных;

заключение межведомственных соглашений и административных договоров по установлению организационных критериев в области обмена информацией и разграничения функций;

регулирование порядка выдачи лицензий путем определения требований и критериев, предъявляемых к транспортному средству, водителю и организациям, предоставляющим услуги.

Список источников:

1. Чистоколов (2011) - Чистоколов И.В. Особенности производства по делам об административных правонарушениях в отношении юридических лиц по линии деятельности службы дорожной инспекции и организации движения Госавтоинспекции // Безопасность дорожного движения : Сборник научных трудов. М. : НИЦ БДД МВД России, 2011. Вып. 11. С. 175 - 186.

2. Одинцов, Запорожец, Хакиев (2009) - Одинцов Л.Г., Запорожец А.И., Хакиев З.А. Особенности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом // Технологии гражданской безопасности. 2009. том 6. № 1-2 (19-20). С. 97 – 101.

3. Соколов (2009) - Соколов Ю.И. Вопросы безопасности транспортировки опасных грузов // Проблемы анализа рисков, том 6. 2009. № 1. С. 38 – 74.

4. Тимофеева (2010) - Тимофеева Н.Н. Автомобильные перевозки негабаритных и тяжелых грузов // Транспорт Российской Федерации. 2010. №1 (26). С. 62 - 63.

5. Капустин, Морылев, Савин, Сторожев (2011) - Капустин А.В., Морылев А.А., Савин Б.М., Сторожев А.М. Вопросы деятельности Госавтоинспекции при контроле за соблюдением юридическими лицами

нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения : Сборник научных трудов. М. : НИЦ БДД МВД России, 2011. Вып. 11. С. 205.

6. Майоров (2018) - Майоров В.И. Изменение в нормативно-правовом регулировании деятельности МВД России как основного субъекта обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права : Сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения), 23 марта 2018 года. СПб. : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018. С. 561 – 565.

7. Вицке (2018) - Вицке Р.Э. ГИБДД МВД России на современном этапе // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права : Сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения), 23 марта 2018 года. СПб. : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018. С. 566 – 573.

8. Кузнецов (2012) - Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С.113.

9. Тесля (2004) - Тесля С.Н. Правовой и организационный аспекты осуществления органами внутренних дел надзора за техническим состоянием автотранспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 37

10. Гаганов (2015) - Гаганов А.А. Правовые аспекты противодействия нелегальным перевозкам пассажиров и багажа легковыми транспортными средствами. Некоторые вопросы правового регулирования перевозок легковым такси // Административное и муниципальное право. 2015. № 3. С. 256 – 262.

References:

Chistokolov (2011) - Chistokolov I.V. Peculiarities of proceedings on cases of administrative offences in relation to legal persons through the activities of the traffic service and traffic management of traffic police // road Safety: Collection of scientific works. [Osobennosti proizvodstva po delam ob administrativnykh pravonarusheniyaх v otnoshenii yuridicheskikh lits po linii deyatelnosti sluzhby dorozhnoy inspektsii i organizatsii dvizheniya Gosavtoinspektsii // Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya: Sbornik nauchnykh trudov]. M.: SIC BJJ Ministry of internal Affairs of Russia, 2011. Issue. 11. P. 175 - 186.

Odintsov, Zaporozhets, Hakiev (2009) - Odintsov L.G., Zaporozhets A.I., Hakiev Z.A. Features of road transportation of dangerous goods // technologies of civil security. [Osobennosti perevozki opasnykh gruzov avtomobilnyim transportom // Tehnologii grazhdanskoй bezopasnosti]. 2009. volume 6. № 1-2 (19-20). P. 97 – 101.

Sokolov (2009) – Sokolov Y.I. Safety Issues of transportation of dangerous goods // problems of risk analysis. [Voprosy bezopasnosti transportirovki opasnykh gruzov // Problemy analiza riskov]. 2009. volume 6. No. 1. P. 38 – 74.

Timofeeva (2010) - Timofeeva N.N. Road transportation of oversized and heavy cargo // Transport of the Russian Federation. [Avtomobilnyye perevozki negabaritnykh i tyazhelykh gruzov // Transport Rossiyskoy Federatsii]. 2010. №. 1 (26). P. 62 - 63.

Kapustin, Moryilev, Savin, Storozhev (2011) - Kapustin A.V., Moryilev A.A., Savin B.M., Storozhev A.M. The activities of the state traffic Inspectorate in monitoring the compliance with normative legal acts by legal persons in the sphere of ensuring road traffic safety // road traffic Safety: Collection of

scientific works. [Voprosyi deyatelnosti Gosavtoinspektsii pri kontrole za soblyudeniem yuridicheskimi litsami normativnykh pravovykh aktov v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya: Sbornik nauchnykh trudov]. M.: SIC BJJ Ministry of internal Affairs of Russia, 2011. Issue. 11. P. 205.

Mayorov (2018) - Mayorov V.I. Changes in the legal regulation of the Ministry of internal Affairs of Russia as the main subject of road safety // Actual problems of administrative procedure law: Collection of articles on the materials of the annual all-Russian scientific and practical conference (Sorokin readings), March 23, 2018. [Izmenenie v normativno-pravovom regulirovaniy deyatelnosti MVD Rossii kak osnovnogo sub'ekta obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Aktualnyye problemy administrativnogo i administrativno-protsessualnogo prava: Sbornik statey po materialam ezhegodnoy vs Rossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (Sorokinskie chteniya), 23 marta 2018 goda]. SPb.: St. Petersburg University of the Ministry of internal Affairs of Russia, 2018. P. 561 – 565.

Vitske (2018) - Vitske R.E. Traffic police of the Ministry of internal Affairs of Russia at the present stage // Actual problems of administrative procedure law: Collection of articles on the materials of the annual all-Russian scientific and practical conference (Sorokin readings), March 23, 2018. [GIBDD MVD Rossii na sovremennom etape // Aktualnyye problemy administrativnogo i administrativno-protsessualnogo prava: Sbornik statey po materialam ezhegodnoy vs Rossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (Sorokinskie chteniya), 23 marta 2018 goda]. SPb.: St. Petersburg University of the Ministry of internal Affairs of Russia, 2018. P. 566 – 573.

Kuznetsov (2012) - Kuznetsov A.S. Control and Supervisory functions of traffic police and their implementation: dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. [Kontrolnyye i nadzornyye funktsii GIBDD i ih realizatsiya: dis. ... kand. yurid. nauk]. M., 2012. P. 113.

Teslya (2004) - Teslya S.N. Legal and organizational aspects of the internal Affairs bodies ' supervision over the technical condition of motor vehicles: dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. [Pravovoy i organizatsionnyy aspektiy i osuschestvleniya organami vnutrennih del nadzora za tehnikeskim sostoyaniem avtomototransportnykh sredstv: dis. ... kand. yurid. nauk]. M., 2004. P. 37

Gaganov (2015) - Gaganov A.A. Legal aspects of counteraction to illegal transportation of passengers and baggage by passenger vehicles. Some issues of legal regulation of passenger taxi transportation // Administrative and municipal law. [Pravovyye aspektiy protivodeystviya nelegalnyim perevozkam passazhirov i bagazha legkovyimi transportnyimi sredstvami. Nekotoryye voprosy pravovogo regulirovaniya perevozk legkovyimi taksi // Administrativnoe i munitsipalnoe pravo]. 2015. №. 3. P. 256 – 262.