

О. В. ДОМАШЕНКО

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УКРАИНЕ

Киев 1993

ЛННБ України ім.В.Стефаника



00802332 (I)

00802332 (I)

00802332 (I)

00802332 (I)

== на правах рукописи ==

ДОМАШЕНКО ОКСАНА ВЛАДИМИРОВНА

ОРГАНИЗАЦИОННО - ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕ-  
НИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В  
У К Р А И Н Е.

специальность 12.00.02 - государственное право и  
управление; административное право;  
финансовое право.

Автореферат диссертации на соискание  
ученой степени кандидата юридических наук.

г. КИЕВ.

1998г.



Работа выполнена в Украинской академии внутренних дел.

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор  
ВЕРЕМБЕНКО И.И.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор  
ДЕНИСОВ Р.И.,  
кандидат юридических наук ШКАРУПА В.И.

Ведущая организация: Одесский государственный университет  
им. Мечникова И.И.

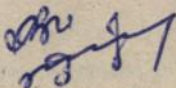
Защита состоится 8 сентября 1993г. на заседании специа-  
лизированного ученого совета К 052.05.01 при Украинской  
академии внутренних дел по адресу 252035, г.Киев, Солянская  
площадь, I. Начало в 14.00

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Украинской  
академии внутренних дел.

Автореферат разослан 8 июля 1993г.

Ученый секретарь  
специализированного ученого совета  
кандидат юридических наук

МЕНУНТИЙ В.И.



## Общая характеристика работы.

### Актуальность проблемы.

Обеспечение безопасности дорожного движения во всем мире, в т.ч. и в Украине стало крупной социальной проблемой. Значительные, во многом радикальные изменения в структуре руководства народным хозяйством, которые на первом этапе привели к известной потере управляемости социальными процессами, особенно отрицательно сказались на тех сторонах социально-экономической сферы, где безраздельно господствовали административно-командные методы, где основными способами решения социальных проблем, имеющих комплексный характер, всегда были запрет и усиление карательных начал, и где у субъектов управления соединялись различные по своей природе функции /хозяйственные, контрольные, надзорные/. Это положение касается и проблемы безопасности дорожного движения и системы управленческих структур по ее обеспечению. Сложившаяся в Украине система обеспечения безопасности дорожного движения, центром которой является Государственная автомобильная инспекция, страдает всеми указанными недостатками и поэтому не в состоянии решать возложенные на нее задачи и функции должным образом.

Опыт стран с развитым уровнем автомобилизации показывает, что различные исполнительные органы могут влиять на изменение характеристик движения. Но в управленческой литературе сформировался подход не к управлению системой дорожного движения, а к управлению системой обеспечения его безопасности. Система обеспечения безопасности дорожного движе-

ния - это регламентированная нормативными документами, совокупность взаимосвязанных организационных, социальных, экономических и технических мероприятий, методов и средств, направленных на обеспечение и поддержание несоблюдимого уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов. При выполнении требований, содержащихся в действующих инструкциях и нормах, до определенной степени уменьшается риск гибели людей и наступления материального ущерба. Это выгодно населению и в социальном, и в материальном, и в моральном смысле.

Система управления безопасностью движения прошла в своем развитии несколько этапов. Примерно до 50-60г.г. она развивалась преимущественно как технократическая. Мировой технический уровень управления безопасностью движения за последние 40-50 лет значительно повысился. Но проблема дорожно-транспортных происшествий и обеспечения безопасности движения не стала менее острой. В поисках выхода принципы управления системой обеспечения безопасности движения все больше стали смещать в сторону человеческого фактора. Наметилаась тенденция ограничивать дорожное движение, которая, очевидно, будет сохраняться и в будущем. Но воздействие на общественное мнение и поведение - весьма деликатная задача. Для того, чтобы меры по повышению безопасности движения получали поддержку, они должны быть разумными и целесообразными. Решение об их принятии должно подкрепляться серьезными исследованиями и анализом проблемы. Затем должна последовать законодательно подкрепленная, расширенная программа оповещения и обучения населения и, конечно, материально-финансовое обеспечение.

Однако у нас перенесли центр тяжести управления

безопасность движения на деятельность участников движения, потребовал немедленно изменить стиль их поведения. Такой подход ориентировал на решение сложных проблем безопасности движения без привлечения необходимых ресурсов. И до настоящего времени в обеспечении безопасности движения сохраняется приоритет административно-правовых методов. В большинстве решений о проведении тех или иных мероприятий не указывается, за счет каких средств они должны выполняться.

Полная анархия в разбросой различных общегосударственных, международных, ведомственных правил, стандартов, санитарно-технических норм, инструкций, приказов и наставлений создает дополнительные сложности.

Иными словами, у нас административно-правовые методы продолжают использоваться для компенсации недостатков функционирования других элементов, составляющих безопасность движения — качества строительства и эксплуатации дорог, организации движения, безопасной конструкции автотранспортных средств и т.д., от которых зависит эффективное управление сп. "Режим безопасности дорожного движения, — пишет Коханенко В.А., представляет собой целостную систему мер, находящихся между собой в функциональной связи и взаимозависимости. Это значит, что игнорирование или ненадлежащее внимание к одной из них может являться причиной неэффективности других."<sup>1</sup>.

Весь комплекс работ по безопасности движения в Украине распадается в силу множественности интересов из-за того, что эти работы слабо ориентированы на конечный результат. Эф-

<sup>1</sup>. Коханенко В.А. Безопасность дорожного движения и методы ее обеспечения. Киевцев, 1977, с. 15.

фактивное управление системой обеспечения безопасности движения возможно при условии, что усилия различных органов, принимающих участие в управлении, будут скоординированы. Исследования статистики дорожно-транспортных происшествий, достоявший рост аварийности приводит к выводу, что бывшее когда-то новым решение об управлении человеческим поведением в безопасности движения теперь оказывает незначительное положительное, а зачастую даже отрицательное влияние.

В настоящее время сложилась ситуация, когда наблюдается очередной спад в эффективности управления безопасностью дорожного движения. Фактическое влияние административно-правовых методов привело к насыщению. Это означает, что дальнейшее управление по традиционному пути бессмысленно. Нужны не просто новые достижения научно-технического прогресса, но и новые подходы и принципы к пониманию задач безопасности движения.

Актуальность проблемы подтверждается и тем, что до сих пор исследовались либо технические проблемы обеспечения безопасности движения, либо правовые вопросы деятельности ГАИ. Вопросы полномочий ГАИ и форм их реализации рассматривались лишь фрагментарно в работах профессоров Веремеенко И.И., Денисова Р.И., Жулева В.И., Лукьянова В.В.; техническими (проблемами) занимались профессора Басков В.Ф., Васильев А.П., Иванов В.Н., Сильников В.В. Но комплексного анализа причин сохраняющегося у нас высокого уровня аварийности с позиций различных наук, в том числе и с позиции деликтологии проступка и разработки на этой основе соответствующих положений не было.

Цель и задачи исследования. Цель диссертации состоит в том, чтобы на основе анализа правовых актов, исследования практики обеспечения безопасности движения выработать научно аргументированные рекомендации для совершенствования деятельности государственных органов и, в первую очередь, Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Для достижения указанной цели автор работы поставил следующие задачи:

- провести деликтологический анализ вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в Украине;
- установить причины дорожно-транспортных происшествий, связанные с дорогой, автомобилем, поведением участников движения;
- сформулировать предложения правового и организационного характера по совершенствованию системы обеспечения безопасности движения и деятельности Госавтоинспекции по предупреждению происшествий.

Методология и методика исследования.

Методологической основой диссертации служили общетеоретические положения естественных и гуманитарных наук по проблемам обеспечения безопасности движения на автомобильных дорогах. При подготовке диссертации использовались исторически-правовой, сравнительно-правовой, формально-логический методы научного познания, а также методы конкретных социологических исследований. Автор опирался на анализ законодательства Украины. В работе использованы выводы и положения науки управления, административного права. В процессе подготовки диссертации автором использовались материалы программированного изучения административных материалов и уголовных дел по пре-

ступлениям в сфере безопасности дорожного движения, иные материалы МВД Украины, а также обширная информация о зарубежном опыте по проблемам, касающимся обеспечения безопасности дорожного движения.

Разнообразие применяемых методик, опора на соответствующие нормативные и научные источники, глубокое изучение результатов исследований, имеющихся по данной проблематике, а также необходимый эмпирический материал, по мнению автора, обеспечили достоверность и обоснованность основных положений и выводов диссертации.

Научная новизна исследования состоит в том, что это первое законченное монографическое исследование организационно-правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения с позиции деликтологии. На этой основе разработаны предложения по преодолению причин и условий дорожно-транспортных происшествий.

Рассматривая структуру дорожного движения, автор впервые исходит из того, что это комплекс элементов живой и неживой природы, функционирующий в условиях, зависящих от уровня развития современной техники, свойств внешней среды и возможностей человека и вместе с тем, подверженный научно обоснованному, организующему влиянию. В диссертации на основе имеющихся материалов формулируется вывод о том, что идеи тоталитарного контроля, которыми проникнута деятельность Госавтоинспекции МВД Украины, не согласуются со строительством демократического государства, основной задачей которого является не диктат, не контроль и вмешательство в хозяйственную и иную деятельность, а лишь создание определенных, приемлемых для всех "правил игры" и наблюдение за их выпол-

нением. С этих позиций автором сформулирована новая концепция системы обеспечения безопасности дорожного движения, организующим элементом которой должен стать Комитет по дорожному движению с функциями разработки и реализации комплексно-целевых программ по обеспечению безопасности дорожного движения. Госавтоинспекция же в этих условиях следует освободить от несвойственных функций /хозяйственного, технологического контроля и т.п./ и преобразовать по существу в дорожную полицию по опыту западных стран.

В диссертации также предложено авторское определение дорожного движения, содержание его структуры. Автором впервые включены в структуру дорожного движения его нормативное регулирование, а также дорожно-транспортные происшествия, что позволяет рассматривать проблему обеспечения безопасности дорожного движения во всех ее аспектах.

Деликтологический подход к проблеме позволяет автору внести ряд принципиально новых предложений, направленных на совершенствование правового регулирования и практической деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

#### Теоретическая и практическая значимость.

Проведенный в ходе исследования анализ конкретных уголовных дел и административных материалов по ДТП, контрольно-надзорных функций ГАИ и форм их реализации позволили автору сделать ряд обобщений и выводов /о концепции обеспечения безопасности движения в условиях демократического государства, о деликтологическом подходе в изучении этой проблемы, о структуре дорожного движения, о природе Госавтоинспекции, оптимальном наборе надзорных полномочий, наиболее эффективных форм их реализации/, что имеет теоретическое зна-

чение для получения научного представления как о современной надзорной деятельности государства в целом, так и об организационно-правовом обеспечении безопасности дорожного движения в новых условиях хозяйствования, в частности.

Практическая ценность работы определяется разработкой конкретных мероприятий по совершенствованию нормативного материала и практической деятельности ГАИ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

С учетом изложенного, на защиту выносятся следующие основные положения:

- обоснование деликтологического подхода в изучении проблемы обеспечения безопасности движения как наиболее перспективного;
- предложенная в диссертации концепция обеспечения безопасности дорожного движения в условиях нового демократического государства;
- авторское определение дорожного движения и содержания его структуры;
- обоснование причин и условий дорожно-транспортных происшествий, связанных со всеми элементами дорожного движения;
- выводы автора о полномочиях Госавтоинспекции в системе обеспечения безопасности дорожного движения в новых условиях хозяйствования с учетом перераспределения компетенции между дорожными и транспортными органами, прямой заинтересованности хозяйствующих субъектов-собственников в снижении аварийности.

Апробация результатов исследования.

Выводы и предложения диссертационного исследования используются в учебном процессе Украинской академии внутренних дел, предложения по совершенствованию контрольно-над-

зорной деятельности ГАИ в сфере обеспечения безопасности движения направлены в УГАИ УВД Черниговской области.

#### Структура и объем работы.

Диссертация содержит 168 страниц текста. Состоит из введения, двух глав, заключения и библиографии.

#### Содержание работы.

Во введении обосновывается актуальность избранной темы диссертационного исследования, определяются цель, задачи, методологическая основа и методики исследования, научная новизна работы, приводятся основные положения, выносимые автором на защиту, а также раскрывается теоретическое и практическое значение проведенного исследования.

Первая глава диссертации посвящена деликтологическому анализу обеспечения безопасности дорожного движения в Украине, исследованию комплексного характера этой проблемы, структуры дорожного движения.

В первом параграфе автор, базируясь на высказанных в литературе положениях о дорожном движении как определенном биотехническом феномене, состоящем из элементов живой и неживой природы, критически рассматривает понятие данного феномена. Диссертант показывает, что рассматривать дорожное движение как сформировавшуюся, готовую систему вряд ли оправданно. Скорее позволительно говорить о стремлении /внутренней необходимости/ его к систематизации, упорядочению, гармонии с помощью нормативного регулирования, без которого само существование современного дорожного движения было бы

неисчислимо. Но все компоненты дорожного движения не являются и не могут быть абсолютно надежными. Всему явлению присуща какая-то степень неопределенности, а значит, могут возникать многочисленные и многообразные отклонения, угрожающие безопасности движения, чреватые возникновением дорожно-транспортных происшествий. Следовательно, целостность дорожного движения, сохранение его особенностей как социального явления, обеспечивает не только установленные связи между человеком, транспортным средством и дорогой, но, наряду с ними, и совокупность юридических актов, регулирующих движение, и дорожно-транспортные происшествия. Сводить структуру дорожного движения лишь к интеграции трех элементов - "человек - транспортное средство - дорога" было бы упрощением. Поэтому автор определяет дорожное движение как нормативно регулируемый с целью обеспечения безопасности процесс перемещения по дорогам транспортных средств и пешеходов.

В этом же параграфе автор, рассматривая различные взгляды на дорожно-транспортные происшествия и причины их возникновения дает свое определение ДТП как результата несогласования внутренних, устойчивых связей в дорожном движении, а также вскрывает причины аварийности на общегосударственном уровне, сопоставляя их с причинами конкретных ДТП.

Параграф второй первой главы диссертации посвящен изучению причин дорожно-транспортных происшествий, связанных с дорожными условиями. Анализ этих причин осуществляется на основе исследований 800 уголовных дел по дорожно-транспортным происшествиям, расследованных автором, официальной статистики УГАИ МВД Украины. По данным УГАИ МВД Украины на

территории республики из-за неудовлетворительного состояния дорог возникает 3,7% от всех ДТП на межгородских и 7,8% ДТП на внутригородских дорогах.

Автор показывает, что официальная статистика не соответствует более глубоким исследованиям, согласно которым на счет дорожных условий можно отнести причины более 70% ДТП. Такое несоответствие объясняется поверхностным осмотром мест происшествий, отсутствием у правоохранительных органов методики и практики выявления объективного влияния дорожных условий на вероятность развития происшествия, привычкой искать вину участников дорожного движения в допущенных нарушениях. Между тем, ряд ошибок водителей, вызывающих дорожно-транспортные происшествия, часто бывает обусловлен психофизиологическими возможностями восприятия дорожной обстановки. Эти ошибки нельзя устранить административно-правовыми методами. Причины их можно нейтрализовать или ослабить только через изменение дорожных условий, трудность восприятия которых не должна превышать психофизиологические возможности человека. Автор показывает, что этот принцип подхода к обоснованию параметров дороги с учетом психофизиологии участников движения часто не находит правового подтверждения в конкретных нормативных актах, касающихся безопасности дорожного движения.

Далее автор рассматривает некоторые конкретные особенности организации дорожного движения, анализируя наиболее характерные нарушения Правил движения с точки зрения правильности организации движения /в узком смысле/ и ее соответствия природным возможностям человека, предлагает меры по предупреждению таких нарушений.

В третьем параграфе первой главы рассматривается вопрос, связанные с влиянием технического состояния и конструктивных особенностей транспортных средств на безопасность движения. В диссертации отмечается, что сложившийся в экономике правовой нигилизм, преувеличение роли правовых запретов и, соответственно, недооценка права как конструктивного, регулирующего фактора стали тормозом автомобилестроения. Даже последние модели отечественных автомобилей по ряду потребительских свойств уступают лучшим аналогам. Недостаточный уровень этих свойств еще более усугубляется качеством изготовления и неразвитой системой поддержания технического состояния автомобилей.

Дефицитная экономика у нас руководствуется, главным образом, принципом "больше и быстрее". Тут уж даже на предприятиях государственного сектора, при наличии определенных, часто либеральных стандартов, качество продукции часто приносится в жертву валу. Можно утверждать, что на приватизируемых предприятиях, особенно на первых порах, стремление экономить за счет потребителя станет еще сильнее. Между тем, присоединение Украины к Венской конвенции ООН и Женевскому соглашению означает, что в правовом плане производитель при разработке конструкций исключает всякий неоправданный риск травмирования людей, что он обязан нести юридическую ответственность, если в дорожно-транспортном происшествии люди получают травмы, связанные с тем или иным производственным браком или недостатком автомобилотехники. Поэтому реальную заботу о потребителе будут выражать страхование ответственности за качество продукции и судебная защита прав потреби-

теля.

Далее в диссертации рассмотрено положение, сложившееся в Украине с системой технического обслуживания находящегося в эксплуатации автотранспорта. Автором даны конкретные рекомендации по совершенствованию системы технического обслуживания автомобилей.

Однако основным правовым средством, которое помогло бы кардинально изменить положение потребителя автомобилей в плане защиты его от технических неисправностей или сведения их к минимуму, по мнению автора, может стать только обязательное страхование. На примерах материалов конкретных уголовных дел по дорожно-транспортным происшествиям автор показывает, что вопрос о материальном возмещении понесенных в авариях убытков ныне выходит на первый план. Это важный атрибут правового государства, это экономическая защита от ущерба, причиненного не только собственно авариями, но и некомпетентным вмешательством в дела страхователя, принятыми неправомочно юридическими актами, чего можно ожидать в том числе и от ГАИ, учитывая ее нынешние функции, связанные с вмешательством в хозяйственные дела предприятий. Опыт стран с развитым уровнем автомобилизации свидетельствует, что страховым компаниям выгодно вкладывать средства в таких направлениях, которые позволяют бы и получать дополнительные доходы, и обеспечивать гарантии возврата средств — в финансирование работ по безопасности движения. У нас эта область деятельности большей частью регулируется административным правом. Но для правового, демократического государства было бы выгоднее экономически заинтересовать производителей транспортных средств, обслуживающие предприятия, участников дорожного движения не

просто соблюдать нормы, касающиеся безопасности движения, но и стимулировать конкретные заботы по совершенствованию и упрочению безопасности на каждом предприятии и в каждом автомобиле.

Четвертый параграф первой главы диссертации посвящен исследованию субъективного фактора в дорожном движении, анализу влияния человеческого поведения на безопасность движения. Автор рассматривает проблему надежности водителя и других участников движения в единстве психофизиологического и социального свойства. Решить эту проблему с какой-либо одной стороны, например, с административно-правовой, игнорируя другие, невозможно.

Исследуя вопросы профессиональной подготовки водителей, которая не соответствует у нас международным требованиям, диссертант обращается к зарубежному опыту новой методики комментированного управления автомобилем. Автор критически оценивает современную систему приема экзаменов на управление транспортным средством в ГАИ, которые не достигают, и по его мнению, не могут достигнуть в "поточных" условиях ГАИ своей цели - доскональной проверки знаний Правил движения и навыков управления автомобилем в критических ситуациях. Предлагая перестроить систему приема экзаменов на право управления транспортным средством по обычной процедуре, свойственной, например, Госкомиссиям ВУЗов, автор полагает, что это не только пошло бы на пользу водителям, но и освободило бы работников ГАИ от массового приема экзаменов, предоставило бы возможности для усиления надзорной деятельности в условиях реального движения. Автор считает целесообразным в качестве

административно-превентивной меры к водителям-нарушителям сохранять за ГАИ право на жесткую проверку знаний по Правилам дорожного движения и практическому вождению.

Далее диссертант исследует вопрос "социального фона", дисциплины в дорожном движении. Традиционных путей решения проблемы — повышения требовательности ГАИ, ужесточения санкций и совершенствования пропаганды недостаточно. В мере обосновываются новые подходы к решению этой проблемы, и в первую очередь, по мнению автора, перспектив роста дисциплины участников движения надо связывать с расширением работы в эмоционально-аффективной сфере, в сфере установок, оценок, считая ключевым аспектом повышения дисциплины психологию участников движения.

Вторая глава диссертации посвящена исследованию организационно-правовых вопросов предупреждения ДТП Госавтоинспекцией применительно к основным составляющим дорожного движения — дорогам, автомобилям, участникам движения.

Первый параграф второй главы поднимает вопросы совершенствования деятельности ГАИ по организации дорожного движения и надзору за состоянием дорог. Анализ функций служб надзора за содержанием дорог и организации движения ГАИ МВД Украины осуществляется на основе изучения действующих нормативных актов и практики их применения в Украине. Критически оценивая деятельность соответствующих служб ГАИ в этой области, автор приходит к выводу, что осуществление эффективного надзора за состоянием дорог и организацией движения службами ГАИ в современных условиях явно нереально. Непомерно раздутый перечень задач, предусмотренных для выполнения этими службами ГАИ, ряд функций внутритехнологического

характера, дублирование функций органов Госстандарта и вышестоящих организаций снижает не только эффективность надзора ГАИ, но и не могут способствовать повышению авторитета ГАИ. Автор показывает, что цель работы указанных служб ГАИ — обеспечение безопасности движения — не является самоцелью в организации дорожного движения /в широком смысле/. Реализуемый комплекс мероприятий по организации движения в городе должен представлять собой систему, оптимизирующую экономические и социальные показатели функционирования дорожного движения при условии максимально возможного обеспечения безопасности. Осуществить контроль за работой этой системы по экономическим и социальным критериям не под силу ГАИ и даже не может соответствовать ее природе как надзорного милицейского органа.

В заключение этого параграфа автором выносится предложение об организации специального муниципального органа, который бы занимался вопросами заказов на проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт дорог, технических средств регулирования, контролировал бы использование финансовых средств, соблюдение нормативно-технических документов, осуществлял бы регулирование налогов с владельцев транспортных средств, размещение маршрутов транспорта и т.д. Автор предлагает условно назвать такой орган Комитетом /советом, управлением и т.д./ по дорожному движению и наделять его административными полномочиями — запрещать эксплуатацию дорог или движение по ним, если его условия угрожают безопасности, вносить предписания, составлять протоколы, привлекать к ответственности и др. Что же касается ГАИ, то в этой части ее функции должны ограничиваться лишь надзором за состоянием дорог в процессе патрули-

рования и поддержания порядка и безопасности в реальных условиях движения.

Учитывая современный момент развития Украины, автор подчеркивает, что кардинального изменения положения в дорожном надзоре можно добиться только после изменения всей хозяйственной структуры и механизма страны, когда начнут действовать эффективные меры экономического /налоги, страховые выплаты/, а не административного воздействия.

Во втором параграфе второй главы рассмотрены вопросы, связанные с надзором за техническим состоянием транспортных средств. Подвергаются сомнению имеющиеся официальные статистические данные /1,7% ДТП из-за неисправностей транспортных средств/, которые весьма завышены по сравнению с фактическими. Причин такому положению дел несколько и они характерны также для полицейской практики зарубежных стран. Поэтому необходима четкая система поддержания работоспособности и безопасности автомобильного парка. В связи с этим государства во всем мире вынуждены прибегать к дополнительным мерам для защиты общественных интересов с целью не допустить выпуск на дороги автомобилей, техническое состояние которых может вызвать угрозу безопасности движения. С этой целью и в Украине создана государственная система обязательного технического осмотра транспортных средств.

Далее автор анализирует постановку технического надзора Госавтоинспекцией МВД Украины, показывает, что с помощью технического осмотра пытаются решать и чисто милицмейские проблемы /ровняк, выявление фактов подделок, обеспечение оперативно-розыскной деятельности/, и социально-экономические во-

прось /контроль уплаты налогов, своевременность медицинского освидетельствования, планирования перевозок, распределения зачастей и т.д./ . И менее всего существующая система технического осмотра направлена непосредственно на обеспечение безопасности движения. /

Диссертант полагает, что государство только выиграло бы, разгрузив при этом работников ГАИ, если бы доверило проводить технический осмотр, идентификацию транспортных средств, проверку удостоверений, свидетельств и т.д. либо службам безопасности движения в коопных автопредприятиях, либо специальному муниципальному органу по дорожному движению, предоставив им возможность определять рациональную для конкретных условий процедуру осмотра, оформления его результатов, разработать систему морального и материального стимулирования.

Функции ГАИ в части технического надзора, по мнению автора, должны быть сведены только к выявлению при патрулировании на линии транспортных средств, чье техническое состояние может угрожать безопасности движения и запрещению их эксплуатации. Однако это не единственный резерв повышения эффективности деятельности ГАИ и освобождения ее от несвойственных ей функций.

Так, например, одной из функций ГАИ в области технического надзора является контролирование качества ремонта и обслуживания автомобилей на авторемонтных предприятиях и т.д.. Но проверка соблюдения стандартов, технических условий, метрологических правил и услуг относится к числу основных функций органов государственного надзора, подчиненных Госстандарту. Это предполагает знание всех тонкостей технологического процесса. Понятно, что квалификация сотрудников

ГАИ не позволяет успешно выполнять обязанности, предписанные соответствующими наставлениями. Поэтому в современных условиях деятельность ГАИ в сфере технического надзора за состоянием транспортных средств не может достигнуть необходимой эффективности и существенно повлиять на повышение безопасности и надежности автомобильного парка.

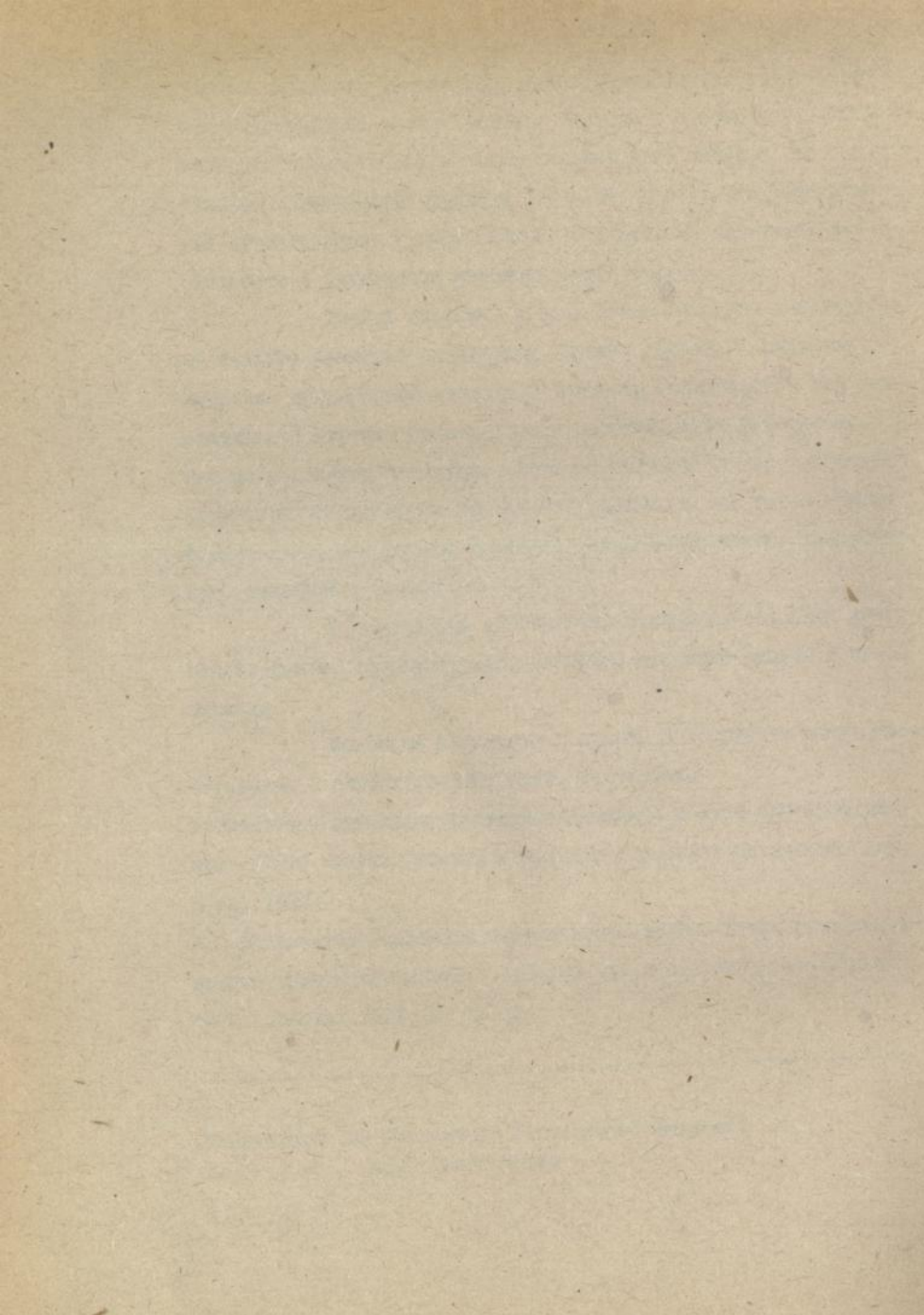
Третий параграф второй главы посвящен критическому анализу практики применения Правил дорожного движения и вопросам юридической чистоты и точности формулировок как действующих в Украине Правил, так и проекта новых украинских Правил дорожного движения. Автором предложены ряд конкретных формулировок некоторых требований Правил, более точно учитывающих реальные условия движения, административную, следственную, судебную практику.

В заключении диссертации подведены основные итоги исследования, сформулированы наиболее значимые выводы и предложения.

Основные положения и выводы диссертации нашли свое отражение в опубликованных автором статьях:

1. Правовой нигилизм участников движения и пути его преодоления. // Сб. науч. статей Украинской академии внутренних дел, Киев, 1993.
2. Юридические гарантии безопасности транспортных средств и защиты прав потребителя. // Бюллетень прокуратуры Нижегородской области, 1992, с. 16-18.







AB 28.030

**AB 28.030**