

Научная статья
УДК 340.12
doi: 10.35750/2071-8284-2022-4-23-30

Анатолий Сергеевич Квитчук
доктор юридических наук, профессор
<https://orcid.org/0000-0002-8248-3004>, pr.ankvt@mail.ru

*Санкт-Петербургский университет МВД России
Российская Федерация, 198206, Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, д. 1*

Институт технического надзора за состоянием транспортных средств в системе обеспечения безопасности дорожного движения в России: опыт ретроспективного анализа эволюции

Аннотация: Одним из важнейших направлений деятельности государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является технический надзор за состоянием транспортных средств.

Цель работы – исследование развития и становления системы института технического надзора за состоянием транспортных средств на различных этапах исторического развития российского государства. Объект исследования: общественные отношения, складывающиеся при осуществлении федерального надзора за соблюдением требований участниками дорожного движения в процессе технической эксплуатации автомобилей в различные исторические периоды.

Применяемые методы исследования: сравнительно-правовой, анализа, формальной логики. Для решения поставленных задач осуществлён ретроспективный анализ формирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения; выявлен круг субъектов, принимающих участие в обеспечении безопасности дорожного движения; определены предпосылки и особенности осуществления правового регулирования технического надзора, экзаменационной и регистрационной деятельности органов обеспечения безопасности дорожного движения в России. Выявлены факторы, определяющие место и роль подразделений, обеспечивавших режим безопасности дорожного движения, в системе органов исполнительной власти государства; охарактеризованы особенности организации и деятельности органов, осуществляющих технический надзор за состоянием транспортных средств в современной России.

Анализ генезиса правового регулирования технического надзора, экзаменационной и регистрационной деятельности органов обеспечения безопасности дорожного движения в России показал, что рассматриваемые направления государственной деятельности имеют ряд специфических особенностей, предпосылки их появления разноплановые и связаны с различными историческими периодами государственного развития России.

Ключевые слова: транспортные средства, безопасность дорожного движения, история технического надзора, регистрационная и экзаменационная деятельность, административно-правовое регулирование

Для цитирования: Квитчук А. С. Институт технического надзора за состоянием транспортных средств в системе обеспечения безопасности дорожного движения в России: опыт ретроспективного анализа эволюции // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2022. – № 4 (96). – С. 23–30; doi: 10.35750/2071-8284-2022-4-23-30.

Anatoly S. Kvitchuk

Dr. Sci. (Jurid.), Professor

<https://orcid.org/0000-0002-8248-3004>, pr.ankvt@mail.ru

*Saint Petersburg University of the MIA of Russia
1, Letchika Pilyutova str., Saint Petersburg, 198206, Russian Federation*

Organization of technical supervision of the vehicles condition in the system of ensuring road safety in Russia: experience of retrospective analysis of evolution

Abstract: One of the most important areas of activity of state bodies ensuring road safety is the technical supervision of the condition of vehicles.

The purpose of the research is to study the development and formation of the system of technical supervision of vehicles condition at various stages of the historical development of the Russian state.

The research object: social relationships that develop during the implementation of federal supervision over road users' respecting the requirements in the process of technical exploitation of vehicles in various historical periods.

Applied research methods: comparative legal method, analysis method, formal logic method. In order to solve the determined tasks, the author makes a retrospective analysis of the formation of the state system for ensuring road safety; identifies the range of subjects involved in ensuring road safety; reveals the prerequisites and features of the implementation of the legal regulation of technical supervision, examination and registration activities of the bodies for ensuring road safety in Russia. The factors that determine the place and role of the units that ensured the road safety regime in the system of executive authorities of the state are identified; features of the organization and activity of the bodies exercising technical supervision over the state of vehicles in modern Russia are characterized.

The analysis of the genesis and development of the legal regulation of technical supervision, examination and registration activities of road safety authorities in Russia showed that the areas of state activity under consideration have a number of specific features, the prerequisites for their appearance are diverse and are associated with various historical periods of the state development of Russia.

Keywords: vehicles, road safety, history of technical supervision, registration and examination activities, administrative and legal regulation

For citation: Kvitchuk A. S. Organization of technical supervision of the vehicles condition in the system of ensuring road safety in Russia: experience of retrospective analysis of evolution // Vestnik of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2022. – № 4 (96). – P. 23–30; doi: 10.35750/2071-8284-2022-4-23-30.

Дороги и обеспечение безопасности при движении по ним актуальны всегда. До настоящего времени проблемы организации дорожного движения и обеспечения его безопасности находятся в центре внимания учёных-исследователей, осуществляющих теоретико-правовые [3; 4], историко-правовые¹ [5–11] и отраслевые изыскания² [12–14], а также правоприменителей, деятельность которых направлена на со-

вершенствование системы безопасности дорожного движения с учётом накопленного в этой сфере опыта на разных этапах исторического развития государства.

Ретроспективные исследования системы обеспечения безопасности дорожного движения в России позволили выделить её субъекты и специфику их функционирования на разных этапах исторического развития государства³.

¹Квитчук А. С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: Историко-правовое исследование: дис. ... д-ра юрид. наук. – Санкт-Петербург, 2006. – С. 360.

²Россинский Б. В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: (тенденции,

проблемы и перспективы развития): автореф. дис.... д-ра юрид. наук. – Москва, 1993. – С. 28.

³Бессарабов А. Н., Бессарабов Е. Н. История ГИБДД: учебное пособие. – Новочеркасск: Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М. И. Платова, 2016. – С. 128.

Одним из важных органов обеспечения безопасности дорожного движения в современной России выступает ГИБДД, подразделение в составе МВД России, которое осуществляет федеральный государственный надзор и специальные функции в сфере безопасности дорожного движения.

Важными направлениями деятельности ГИБДД являются: технический надзор, регистрационная и экзаменационная деятельность. Определение направлений деятельности, форм и методов её осуществления обусловлено реализацией государством своих функций и формированием нормативных основ для создания органов и определения специфики их функционирования.

Особым направлением деятельности государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является технический надзор за состоянием транспортных средств.

Основой формирования института технического надзора за состоянием транспортных конструкций и транспортных средств стала «Табель о рангах», принятая в эпоху преобразований государственно-правовой системы Российской империи при Петре I (1722 г.) [2, с. 48]. «Табель о рангах» существенно расширила функции полиции в области обеспечения безопасности на дорогах, вменив ей в обязанность «наблюдение за извозчиками по соблюдению ими скоростного режима езды, надзору за исправностью средств передвижения, оказание первой медицинской помощи при наездах на пешеходов и иным пострадавшим, установление виновных в дорожном происшествии»⁴.

При этом, «несмотря на строгие меры, направленные на обеспечение безопасности движения, нарушения правил движения были слишком часты, как следствие, результатом этих нарушений были дорожно-транспортные происшествия и часто с пострадавшими» [15, с. 70]. Во избежание тяжёлых последствий дорожно-транспортных происшествий на полицию была возложена обязанность «смотреть за исправностью используемых в извозе карет, колясок и саней»⁵, которая получила нормативное закрепление в Уставе Санкт-Петербурга (1798 г.) [2, с. 58].

В XIX в. проблема технического состояния транспортных средств вышла на общегосударственный уровень: в 1869 г. «обер-полицмейстером северной столицы были введены в действие Правила для извозчиков и Правила для держателей общественных карет»⁶. В соответствии

с требованиями данных нормативных актов на полицию были возложены обязанности:

- проведения ежегодного осмотра конных экипажей;
- выдачи свидетельств на право использования конных экипажей;
- установления требований к процессу движения и стоянке экипажей и повозок.

Принятое 11 сентября 1896 г. Постановление министерства путей сообщения России № 7453⁷ стало новым этапом развития технического надзора [2, с. 253]. Указанное постановление утвердило:

- обязательные для исполнения требования: дорожные сборы; талон осмотра; ограничения скорости; ограничения нагрузки на ось; сезонные запреты из-за распутицы; к конструкции экипажей;

– вводилось удостоверение на каждый самодвижущийся экипаж, которое должно было свидетельствовать о его технически исправном состоянии. Удостоверение владельцам выдавалось только после проведения периодических проверок экипажей. В примечании к пункту 6 Постановления устанавливались срок и порядок проведения периодических проверок экипажей [2, с. 82–83].

Нормативным актом, который установил всеобщие требования к техническому состоянию транспортных средств, стала ратифицированная 12 февраля 1910 г. Конвенция относительно передвижения автомобилей⁸. Данный акт вводил не только «четыре дорожных знака; требования по допуску водителей к управлению транспортными средствами, но и к техническому состоянию автомобилей»⁹.

В 1912 г. были приняты «Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей» (1912). Е. А. Войтенков отмечает, что целью принятия этого документа было обеспечение безопасности дорожного движения, его упорядочивание и чёткая организация¹⁰. Нормативный правовой акт закреплял допустимую скорость движения транспорта, его правостороннюю ориентацию на дороге и требования к техническому состоянию транспортных средств.

⁷ О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах: постановление министерства путей сообщения России № 7453 от 11 сентября 1896 // Собрание Указаний и Распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. – № 113, 27 сентября 1896. – Санкт-Петербург, 1896. – С. 4271–4274.

⁸ Международная конвенция относительно передвижения автомобилей 28 сентября / 11 октября 1909 г. / Известия Министерства иностранных дел. – Санкт-Петербург, 1912. – Книга I. – 268 с. – С. 1–29.

⁹ Высочайше ратифицированная Международная Конвенция относительно передвижения автомобилей от 12 февраля 1910 г. / Полное собрание законов Российской империи. – Собрание 3-е. – Т. XXX. – Отд. 1. – № 33058. – С. 181–185.

¹⁰ Войтенков Е. А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы : дис. ... д-ра юрид. наук. – Москва, 2014. – С. 354.

⁴ Табель от 24 января 1722 г. «О рангах всех чинов, воинских, статских и придворных, которые в котором классе чины; и которые в одном классе, те имеют по старшинству времени вступления в чин между собою, однако ж воинские выше прочих, хотя б и старше кто в том классе пожалован был»: Именной Указ от 24 января 1722 г. // ПСЗ-1. – Т. VI. – № 3890. – С. 486–493.

⁵ Устав столичного города Санкт-Петербурга: [Утверждён сентября 12 дня 1798 года. В Гатчине]. – [Санкт-Петербург: Тип. Гос. воен. коллегии, 1798]. – 23 с.

⁶ Министерство внутренних дел. Сборник циркуляров и инструкций Министерства внутренних дел за 1869 год. – Санкт-Петербург, 1872. – 335 с.

К началу XX в. статус участников дорожного движения в Российской империи и технические требования к транспортным средствам получили нормативное закрепление [2, с. 84–130].

В нормативной правовой базе СССР отдельные упоминания о необходимости технического осмотра транспортных средств можно найти в нормативно-технических материалах, утверждённых Всесоюзным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров СССР (далее – СНК СССР).

Постановлением ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. был учреждён Цудортранс – Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, при СНК СССР – государственный орган, на который были возложены «планирование, руководство и регулирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, контроль состояния и эксплуатации транспортных средств в автомобильных хозяйствах всех ведомств Союза, а также транспортно-эксплуатационное и складское дела в СССР»¹¹.

Важнейшим документом, регламентирующим деятельность Цудортранса, стала Инструкция по учёту транспорта от 28 декабря 1933 г.¹² Инструкция имела ряд приложений, в том числе «Инструкцию Цудортранса о порядке производства ежегодного техосмотра автомашин». Эта Инструкция и входящие в неё приложения, полагает Л. Л. Зиманов, стала первым актом, установившим требования по проведению технического контроля транспортных средств¹³. Инструкция установила требования к составу комиссии, осуществляющей технический осмотр транспортного средства: в состав комиссии должны были входить инспектор районного автомобильного Цудортранса, представитель военкомата и представитель организации, в которой проводился технический осмотр транспортных средств.

Приказом Цудортранса от 13 декабря 1931 г. № 16/ДВ-1 устанавливался порядок проведения технического осмотра, определялись основания для недопуска автомобилей к эксплуатации и меры ответственности для водителя или должностного лица предприятия «за управление автомобилем, не прошедшим технический осмотр или имеющим неисправности

тормозных систем, рулевого управления или светосигнального оборудования»¹⁴. Указанные лица подвергались штрафу или привлекались к уголовной ответственности.

В силу издания Постановления СНК СССР от 3 марта 1936 г. № 1182 на новый государственный орган – Государственную автомобильную инспекцию (далее – ГАИ) – возлагался ряд задач, связанных с организацией дорожного движения. Е. А. Войтенков отмечает, что «перед Государственной автомобильной инспекцией ставились следующие задачи: борьба с авариями, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, наблюдение за подготовкой шофёров, учёт автомобильного парка» [16, с. 99].

О контрольно-надзорной природе ГАИ свидетельствует возложение законодателем на орган ряда контрольных и надзорных обязанностей, в том числе «контроль за проведением мероприятий по содержанию автомобильного парка в исправном состоянии, выдача номерных знаков и технических паспортов, производство регулярных технических осмотров» [16, с. 99].

В 1942 г. на ГАИ была возложена новая обязанность по выбраковке и списанию автомобилей «с целью установления точного учёта автомобилей, определения их технического состояния и целесообразности проведения капитального ремонта»¹⁵.

Принципиальным образом изменяется характер контрольно-надзорной деятельности ГАИ после 2 августа 1938 г. Приказом НКВД СССР № 463 от 2 августа 1938 года вводится такая форма деятельности подразделений ГАИ, как организация специальных пикетов [16, с. 101]. К полномочиям специальных пикетов ГАИ были отнесены: «Надзор за соблюдением правил дорожного движения водителями транспорта и борьба с нарушениями общественного порядка на дорогах; проверка технического состояния автотранспорта на линии» [16, с. 102]. Для реализации указанных полномочий состав пикета оснащался соответствующим оборудованием, приборами и инструментами.

Важным шагом в развитии технического надзора стало принятие 28 ноября 1959 года Постановления Совета Министров РСФСР и ВЦСПС № 1867, которое утвердило «Положение о Комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей»¹⁶.

С изданием в апреле 1960 года Постановления Совета Министров СССР связывают новый этап в развитии технического надзора. В свете указанного нормативного правового акта «на МВД РСФСР возложена разработка для министерств внутренних дел союзных республик единых образцов бланков водительских удостове-

¹¹ Об образовании Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза ССР : постановление ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. (СЗ СССР, 1931, № 35, ст. 258): Правительственные и нормативные акты // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 год. – С. 455–456.

¹² Горгоц К. Г., Чумак В. А., Журавлёв В. В. Государственный учёт и контроль технического состояния транспортных средств : учебное пособие. – Ханты-Мансийск: Ред-изд. отд. ЮГУ, 2015. – 339 с.

¹³ Зиманов Л. Л. Организация государственного учёта и контроля технического состояния автотранспортных средств : учебник / 2-е изд., перераб. – Москва: Академия, 2018. – 123 с.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же.

¹⁶ История государственной автомобильной инспекции [Электронный ресурс] : сайт Главного управления МВД России по Алтайскому краю // – URL: <https://22.mvd.rf/uvd/structure/ugibdd/295> (дата обращения: 06.01.2019).

верений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта»¹⁷.

Л. Л. Зиманов обращает внимание на то, что «6 июля 1964 года Совет Министров РСФСР во исполнение поручения Союзного Правительства по согласованию с Советами Министров союзных республик и КГБ при Совете Министров СССР утвердил единые для всей территории СССР:

- правила регистрации и учёта автотранспорта;
- правила проведения технических осмотров автомобилей и мотоциклов;
- правила учёта дорожно-транспортных происшествий;
- положение о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта (постановление № 840, приказ Министерства охраны общественного порядка (МООП) РСФСР от 29 июля 1964 г. № 510)»¹⁸.

Следующий этап развития технического надзора связан с распадом СССР и созданием нормативно-правовой базы Российской Федерации, установившей новые требования по его организации и проведению. Рассматриваемый период включает в себя нормативные правовые акты, изданные в период с 1992 по 1998 годы.

Здесь следует выделить следующие нормативные правовые акты:

- приказ МВД России от 22 мая 1992 г. № 174 «О мерах по выполнению Постановления Правительства Российской Федерации от 8 апреля 1992 года»¹⁹;
- постановление Правительства РФ от 31 июля 1998 г. № 880²⁰;
- приказ МВД России от 5 ноября 1993 г. № 482 «О мерах по реализации Постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 30 августа 1993 г. № 874»²¹.

В рассматриваемый период были установлены общероссийские требования по порядку

осуществления и субъектному составу органов, осуществляющих технический надзор, а также определены основные мероприятия по организации государственного технического осмотра.

С 1999 года по настоящее время – ввиду изменяющихся экономических и технологических условий, несовершенства ранее принятой нормативной правовой базы – в России был принят ряд нормативных актов и поправок в уже существующие, касающиеся проведения технического надзора²².

Генезис экзаменационной деятельности органов обеспечения безопасности дорожного движения в России отличается от этапов исторического развития технического надзора и включает в себя несколько периодов. Административно-правовое регулирование допуска к управлению транспортным средством обусловлено появлением автотранспорта в России в начале XX века.

В административно-правовом регулировании допуска к управлению транспортным средством следует выделить такие этапы:

1) 1898–1918 гг. – первым актом, установившим требования к форме документа и процедуре сдачи экзаменов, было постановление Санкт-Петербургского градоначальника от 21 сентября 1898 года «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях» (нормативные акты рассматриваемого периода имели определённые территориальные ограничения и носили локальный характер).

По мнению А. О. Губенкова, «присоединение России в октябре 1909 года к международной Конвенции о передвижении автомобилей обусловило необходимость установления требований к машинам и их водителям для того, чтобы быть допущенными к переезду из одной страны в другую» [17, с. 253];

2) 1918–1936 гг. – в рассматриваемый период следует выделить два нормативных правовых акта, призванных урегулировать вопрос по допуску к управлению автотранспортными средствами:

– постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 29 июня 1929 года «Об утверждении Положения о крайоблуправлениях». Как отмечает А. О. Губенков, «в соответствии с Положением в структуре органов местного транспорта стали создаваться квалификационные комиссии для испытания водителей автотранспорта по

спортных средств и прицепов к ним в Российской Федерации): приказ МВД России от 5 ноября 1993 г. № 482 // Российские вести. – 1993. – № 247.

²² О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ (в ред. от 23 апреля 2018 г.) // Российская газета. – 2011. – № 142; О проведении технического осмотра транспортных средств: постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2011 г. № 1008 (в ред. от 12 февраля 2018 г.) // Российская газета. – 2011. – № 281; Положение о правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства (утв. Банком России 19 сентября 2014 г. № 433-П) // Вестник Банка России. – 2014. – № 93.

¹⁷ См.: Зиманов Л. Л. Указ. соч. – С. 128.

¹⁸ Там же.

¹⁹ О мерах по выполнению Постановления Правительства Российской Федерации от 8 апреля 1992 года: приказ МВД России от 22 мая 1992 г. № 174 // Справочно-информационная система «Консультант плюс» (дата обращения: 06.01.2019).

²⁰ О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (вместе с Положением о проведении государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Положением о проведении конкурса среди юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на участие в проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования при государственном техническом осмотре): постановление Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880 // Российская газета. – 1998. – № 152.

²¹ О мерах по реализации Постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 30 августа 1993 г. № 874 (вместе с Правилами проведения государственного технического осмотра автотран-

трём категориям: для работы на автобусах, грузовых автомобилях и такси» [17, с. 253];

– в силу издания постановления СНК СССР от 3 марта 1936 года № 1182 на новый государственный орган – Государственную автомобильную инспекцию (далее – ГАИ) – возлагался ряд задач, связанных с организацией дорожного движения [18, с. 21], в том числе по выдаче разрешения установленной формы на управление автомобилем транспортными средствами. Данное разрешение получило название «удостоверение шофёра»;

3) 1937–1986 гг. – в указанный период происходит окончательное закрепление за ГАИ задачи по контролю за подготовкой водителей. 10 октября 1942 года Постановлением СНК СССР была установлена обязанность ГАИ по «переподготовке водителей для работы на газогенераторных автомобилях» [17, с. 253].

А. О. Губенков отмечает, что «с 1956 года подразделения Госавтоинспекции стали выдавать лишь право на управление транспортным средством, тем самым присваивая водителям первичную профессиональную квалификацию, а дальнейшее повышение классности стало привилегией администраций автотранспортных предприятий» [17, с. 254].

В 1974 году в СССР была ратифицирована международная Конвенция о дорожном движении (1968)²³.

В силу приказа МВД СССР 13 февраля 1974 года № 093 в структуру ГАИ вводились новые регистрационно-экзаменационные подразделения;

4) 1987–1991 гг. – период перестройки. Приказ МВД СССР № 6 от 6 января 1987 года устанавливал «категории транспортных средств, порядок проведения Госавтоинспекцией экзаменов, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами различных категорий»²⁴;

5) 1992–2012 гг. – постсоветский период ознаменовался изменениями в порядке сдачи теоретического экзамена и предъявлением новых требований не только к водителям, но и к экзаменационным подразделениям²⁵;

²³ Конвенция о дорожном движении. Вена, 8 ноября 1968 года (с изм., внесёнными Европейским соглашением от 1 мая 1971 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – Вып. XXXIII. – Москва, 1979.

²⁴ Об утверждении Положения о порядке допуска водителей к управлению транспортными средствами, приёма экзаменов и выдачи гражданам водительских удостоверений : приказ МВД СССР от 6 января 1987 года № 6 [Электронный ресурс]: Электронный фонд научно-технической документации : сайт. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/9043786> (дата обращения: 07.01.2019).

²⁵ Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений : постановление Правительства Российской Федерации от 8 июля 1997 г. № 831 // Российская газета. – 1997. – № 135; Об утверждении Инструкции по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений : приказ МВД России от 30 декабря 1997 г. № 860 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 1998. – № 6.

6) 2013 г. – по настоящее время – современный период. Как отмечает А. О. Губенков, в основу современного периода «легли кардинальные преобразования в правовом регулировании, после принятия Федерального закона от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»²⁶.

Такое выделение этапов (периодов) развития административно-правового регулирования допуска к управлению автомобилем транспортными средствами связано, во-первых, со степенью развития автомобильной отрасли в стране; во-вторых, с проблемой аварийности на дорогах; в-третьих, как следствие аварийности и активного автомобильного строительства, с необходимостью установления единых универсальных требований по допуску к управлению; в-четвёртых, с изменением требований государства по обеспечению безопасности дорожного движения и необходимости приведения его в соответствие с требованиями норм международного права, в частности Конвенции о дорожном движении.

Анализ генезиса правового регулирования технического надзора, экзаменационной и регистрационной деятельности органов обеспечения безопасности дорожного движения в России показал, что рассматриваемые направления государственной деятельности имеют ряд специфических особенностей, предпосылки их появления разноплановы и связаны с различными историческими периодами государственного развития России.

По нашему мнению, этапами становления и развития правового регулирования технического надзора в России являются:

1) первая четверть XVIII в. (петровский период) – принятие и введение в действие в 1722 году Табели о рангах, в соответствии с которой впервые вводился «надзор за исправностью средств передвижения». Данные требования носили местный, локальный характер и не распространялись на всю территорию Российской империи;

2) конец XVIII в. – 1917 год (имперский период) – устанавливаются общероссийские правила, согласно которым на полицию были возложены обязанности по проведению ежегодного осмотра конных экипажей; выдаче свидетельства на право использования конных экипажей и установлению требования к процессу движения и стоянке транспортных средств. В рассматриваемый период устанавливаются всеобщие требования к техническому состоянию транспортных средств;

3) октябрь 1917 – декабрь 1991 гг. (советский период) – учреждается государственный орган, в компетенции которого контроль со-

²⁶ Губенков А. О. Административно-правовое регулирование контрольно-разрешительной деятельности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Орёл, 2017. – 30 с.

стояния и эксплуатации транспортных средств в автомобильных хозяйствах всех ведомств (Цудортранс, 1931), впоследствии вошедший в состав Государственной автомобильной инспекции (1936);

4) 1992–1998 гг. (постсоветский период) – связан с распадом СССР и нормативным правовым регулированием в Российской Федерации, установившим новые требования

по организации и осуществлению технического надзора;

5) с 1999 года по настоящее время (современный этап) – ввиду изменяющихся экономических и технологических условий, несовершенства ранее принятой нормативной правовой базы в России был принят ряд нормативных актов и поправок в уже существующие по осуществлению технического надзора.

Список литературы

1. *Войтенков Е. А.* Современные тенденции и исторический опыт в сфере безопасности дорожного движения: организационно-правовые и социально-экономические аспекты // История государства и права. – 2018. – № 6. – С. 64–67.
2. *Нижник Н. С., Квитчук А. С., Андреева И. А., Чимаров С. Ю., Змерзлый Б. В.* Обеспечение безопасности дорожного движения: генезис системы в Российском государстве : монография. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. – 292 с.
3. *Нижник Н. С.* Полицейско-правовая теория об институционализации государственного управления и месте полиции в механизме государства // Современные проблемы общей теории права : материалы Международной научно-практической конференции, посвящённой 25-летию независимости Республики Казахстан и 60-летию Алматинской академии МВД Республики Казахстан. – Алматы: Алматинская академия МВД Республики Казахстан, 2016. – С. 13–27.
4. *Нижник Н. С.* Правоохранительная система государства: содержание и организационное оформление / Право и государство: проблемы методологии, теории и истории : материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции (17 мая 2019 г.) / редкол.: Л. В. Карнаушенко, А. А. Швец, Е. А. Пушкарев, Н. Ю. Турищева, Н. А. Шеуджен, В. Н. Коротких. – Краснодар: ФГКОУ высшего профессионального образования «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации», 2019. – С. 40–47.
5. *Шевченко П. Н.* Развитие системы безопасности дорожного движения в Российской империи (XIX – начало XX вв.) // Вестник Московского университета МВД России. – 2013. – № 9. – С. 148–151.
6. *Гарина О. В.* Становление и развитие системы советских органов по обеспечению безопасности дорожного движения: (на материалах Орловской области) : монография. – Орёл: ОрЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова, 2019. – 110 с.
7. *Рыжова Ю. В.* Жандармские полицейские управления железных дорог в системе обеспечения транспортной безопасности Российской империи : монография. – Москва: Проспект, 2020. – 136 с.
8. *Квитчук А. С.* Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской империи: организационные и нормативные основания / Государство и право: эволюция, современное состояние, перспективы развития (к 300-летию Российской империи) [Электронный ресурс]: в 2 ч. – Ч. 1 : материалы XVIII Международной научной конференции. – Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2021 г. / под ред. Н. С. Нижник; сост.: Н. С. Нижник, А. В. Демидов. – Электронные дан. (3,90 Мб). – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. – С. 424–429.
9. *Квитчук А. С.* Автомобилизация как детерминанта расширения сферы правового регулирования общественных отношений в России в первой половине XX века / Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения) : Международная научно-практическая конференция / под общ. ред. А. И. Каплунова. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – С. 571–579.
10. *Квитчук А. С.* Обеспечение безопасности дорожного движения: историко-правовой аспект // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. – № 1 (4). – С. 217–221.
11. *Квитчук А. С., Фомичев Д. С.* Система обеспечения безопасности дорожного движения: детерминанты формирования в СССР / Государство и право: эволюция, современное состояние, перспективы развития (к 100-летию образования СССР) [Электронный ресурс]: в 2 ч.. – Ч. 1: материалы XIX Международной научно-теоретической конференции. – Санкт-Петербург, 28–29 апреля 2022 г. / под ред. Н. С. Нижник; сост.: Н. С. Нижник, М. В. Савельева. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. – С. 978–987.
12. *Зиганшин М. М., Грищенко А. Н.* Функции полиции по обеспечению транспортной безопасности : монография. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2019. – 107 с.
13. *Молчанов П. В.* Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации : монография. – Москва, 2019. – 247 с.
14. *Петров А. И.* Техноценозы, социоценозы, ранговые и парето-распределения в оценке региональных особенностей безопасности дорожного движения : монография. – Тюмень: ТИУ, 2019. – С. 178 с.
15. *Ковальчук О. В.* Ретроспектива государственного регулирования безопасности дорожного движения в имперский период России (середина XVII века до 1917 года) // Административное право и процесс. – 2016. – № 2. – С. 69–72.
16. *Войтенков Е. А.* Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в истории России : монография. – Москва: Юрист, 2014. – С. 239.
17. *Губенков А. О.* Становление и развитие института, наделенного административно-правовыми полномочиями по допуску водителей к участию в дорожном движении в России // Общество и право. – 2015. – № 1 (51). – С. 251–255.
18. *Войтенков Е. А.* Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. – 2010. – № 3 (30). – С. 17–28.

References

1. *Voytenkov Ye. A.* Sovremennyye tendentsii i istoricheskiy opyt v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: organizatsionno-pravovyye i sotsial'no-ekonomicheskiye aspekty // *Istoriya gosudarstva i prava*. – 2018. – № 6. – S. 64–67.
2. *Nizhnik N. S., Kvitchuk A. S., Andreyeva I. A., Chimarov S. Yu., Zmerzlyy B. V.* Obespecheniye bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: genezis sistemy v Rossiyskom gosudarstve : monografiya. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet MVD Rossii, 2021. – 292 s.
3. *Nizhnik N. S.* Politseysko-pravovaya teoriya ob institutsionalizatsii gosudarstvennogo upravleniya i meste politzii v mekhanizme gosudarstva // *Sovremennyye problemy obshchey teorii prava : materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 25-letiyu nezavisimosti Respubliki Kazakhstan i 60-letiyu Almatinskoy akademii MVD Respubliki Kazakhstan*. – Almaty: Almatinskaya akademiya MVD Respubliki Kazakhstan, 2016. – S. 13–26.
4. *Nizhnik N. S.* Pravookhranitel'naya sistema gosudarstva: sodержaniye i organizatsionnoye oformleniye / *Pravo i gosudarstvo: problemy metodologii, teorii i istorii : materialy VIII Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (17 maya 2019 g.) / redkol.: L. V. Karnausenko, A. A. Shvets, Ye. A. Pushkarev, N. Yu. Turishcheva, N. A. Sheudzen, V. N. Korotkikh*. – Krasnodar: FGKOU vysshego professional'nogo obrazovaniya «Krasnodarskiy universitet Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii», 2019. – S. 40–47.
5. *Shevchenko P. N.* Razvitiye sistemy bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy imperii (XIX – nachalo XX vv.) // *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii*. – 2013. – № 9. – S. 148–151.
6. *Garina O. V.* Stanovleniye i razvitiye sistemy sovetskikh organov po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: (na materialakh Orlovskoy oblasti) : monografiya. – Orol: OrYuI MVD Rossii im. V. V. Luk'yanova, 2019. – 110 s.
7. *Ryzhova Yu. V.* Zhandarmskiye politseyskiye upravleniya zhelezykh dorog v sisteme obespecheniya transportnoy bezopasnosti Rossiyskoy imperii : monografiya. – Moskva: Prospekt, 2020. – 136 s.
8. *Kvitchuk A. S.* Obespecheniye bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy imperii: organizatsionnyye i normativnyye osnovaniya / *Gosudarstvo i pravo: evolyutsiya, sovremennoye sostoyaniye, perspektivy razvitiya (k 300-letiyu Rossiyskoy imperii) [Elektronnyy resurs]: v 2 ch. – Ch. 1 : materialy XVIII Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii*. – Sankt-Peterburg, 29–30 aprelya 2021 g. / pod red. N. S. Nizhnik; sost.: N. S. Nizhnik, A. V. Demidov. – Elektronnyye dan. (3,90 Mb). – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet MVD Rossii, 2021. – S. 424–429.
9. *Kvitchuk A. S.* Avtomobilizatsiya kak determinanta rasshireniya sfery pravovogo regulirovaniya obshchestvennykh otnosheniy v Rossii v pervoy polovine XX veka / *Aktual'nyye problemy administrativnogo i administrativno-protseessual'nogo prava (Sorokinskiye chteniya) : Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya / pod obshch. red. A. I. Kaplunova*. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii, 2021. – S. 571–579.
10. *Kvitchuk A. S.* Obespecheniye bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: istoriko-pravovoy aspekt // *Upravleniye deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya*. – 2021. – № 1 (4). – S. 217–221.
11. *Kvitchuk A. S., Fomichev D. S.* Sistema obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: determinanty formirovaniya v SSSR / *Gosudarstvo i pravo: evolyutsiya, sovremennoye sostoyaniye, perspektivy razvitiya (k 100-letiyu obrazovaniya SSSR) [Elektronnyy resurs]: v 2 ch.: CH. 1: materialy XIX Mezhdunarodnoy nauchno-teoreticheskoy konferentsii*. – Sankt-Peterburg, 28–29 aprelya 2022 g. / pod red. N. S. Nizhnik; sost.: N. S. Nizhnik, M. V. Savel'yeva. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet MVD Rossii, 2022. – S. 978–987.
12. *Ziganshin M. M., Grishchenko A. N.* Funktsii politzii po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti : monografiya. – Domodedovo: VIPK MVD Rossii, 2019. – 107 s.
13. *Molchanov P. V.* Administrativno-pravovoye obespecheniye bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii : monografiya. – Moskva, 2019. – 247 s.
14. *Petrov A. I.* Tekhnotsenozy, sotsiotsenozy, rangovyye i pareto-raspredeleniya v otsenke regional'nykh osobennostey bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : monografiya. – Tyumen': TIU, 2019. – S. 178 s.
15. *Koval'chuk O. V.* Retrospektiva gosudarstvennogo regulirovaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v imperskiy period Rossii (seredina XVII veka do 1917 goda) // *Administrativnoye pravo i protsess*. – 2016. – № 2. – S. 69–72.
16. *Voytenkov Ye. A.* Gosudarstvenno-pravovoye obespecheniye bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v istorii Rossii : monografiya. – Moskva: Yurist, 2014. – S. 239.
17. *Gubenko A. O.* Stanovleniye i razvitiye instituta, nadelennogo administrativno-pravovymi polnomochiyami po dopusku voditeley k uchastiyu v dorozhnom dvizhenii v Rossii // *Obshchestvo i pravo*. – 2015. – № 1 (51). – S. 251–255.
18. *Voytenkov Ye. A.* Istoriko-pravovyye osobennosti i etapy stanovleniya otechestvennoy sistemy obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // *Obshchestvo i pravo*. – 2010. – № 3 (30). – S. 17.

Статья поступила в редакцию 25.09.2022; одобрена после рецензирования 04.11.2022; принята к публикации 21.11.2022.

The article was submitted September 25, 2022; approved after reviewing November 4, 2022; accepted for publication November 21, 2022.