

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

С момента вступления в силу Федерального закона от 24 июня 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» стало возможным привлечение владельцев транспортных средств к административной ответственности в случаях автоматической фиксации правонарушения специальными техническими средствами. Новый способ выявления административных правонарушений вызвал ряд проблем правового и организационного характера.

Ключевые слова: устройства автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения, собственники транспортных средств.

ABOUT SOME LEGAL REGULATION PROBLEMS OF SPECIAL TECHNICAL MEANS FOR REGISTERING TRAFFIC VIOLATIONS

The introduction of the Federal Law «On Amendments to the Code of Administrative Offences», June 24, 2007 № 210-ФЗ made it possible to bring the vehicle owners to administrative responsibility in cases of automatic registration of the offenses by special technical means. A new way to identify the administrative offences has caused a number of legal and organizational problems.

Keywords: means of automatic registration of traffic rules violations, vehicle owners.

Непрерывный процесс автомобилизации страны наряду с положительным значением для социально-экономического развития общества имеет и отрицательные стороны. Главная из них – аварийность на автомобильном транспорте. За последние 10 лет (с 2004 по 2013 гг.) ежегодно в России совершалось от 200 тыс. до 234 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибали от 27 тыс. до 35 тыс. и получали различные увечья от 244 тыс. до 292 тыс. человек. Число ДТП, не подлежащих государственному статистическому учету (в которых нет пострадавших участников дорожного движения), в несколько раз больше. Значительную часть погибших в ДТП составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста. Около 20% пострадавших стали инвалидами. Дорожно-транспортная аварийность наносит экономике России колоссальный ущерб. Только прямой ущерб от ДТП ежегодно составляет 2,4–2,6% внутреннего валового продукта. При этом потери человеческих жизней в стоимостном выражении в полной мере оценить невозможно. Косвенные же виды ущерба, связанные с ограниченной потерей трудоспособности и психологическими травмами лиц, попавших в ДТП, а также рядом других факторов, вообще не учитываются [15, с. 16].

Согласно официальным статистическим данным, основными причинами ДТП являются нарушения Правил дорожного движения. За период

с 2004 по 2013 гг., ежегодно в стране в административном порядке наказывалось от 39 млн до 68 млн человек, подавляющее большинство которых (от 86% в 2004 г. до 93% в 2013 г.) составляют водители транспортных средств.

Как показывают исследования, нарушений Правил дорожного движения в действительности выявляется в 2–2,5 раза больше. Однако часть из них вообще никак не наказывается (участники дорожного движения либо отдельиваются устными предупреждениями, либо инспекторы ДПС ГИБДД в силу ряда причин смотрят на их нарушения «сквозь пальцы»), а во многих случаях виновные лица, главным образом водители, «откупаются» неофициально. Реально можно говорить не менее чем о 110–130 млн ежегодно выявленных нарушений правил дорожного движения. К тому же следует учитывать их огромную латентность: выявляется не более 15–20% совершенных нарушений, а зачастую еще меньше [15, с. 19].

Вместе с тем тенденцией последних десяти лет является постоянное увеличение количества выявленных правонарушений в области дорожного движения и назначенных административных наказаний. По сравнению с показателем 2003 г. можно говорить о почти двукратном его увеличении по итогам 2013 года. Постоянно растет доля наказаний водителей транспортных средств в числе всех административных наказаний в этой

сфере, шаг за шагом приближаясь к 100%. Следует согласиться с Б.В. Россинским, указывающим, что этому способствует расширение применения технических средств, фиксирующих нарушения Правил дорожного движения в автоматическом режиме. За последние шесть лет число наказаний за нарушения, выявленные с их помощью, увеличилось в 120 раз. В 2012 г. автоматика обеспечила 43,6% всех административных наказаний в данной сфере, а в 2013 г. – уже более половины (51,5%) [15, с. 20].

В 2013 году по материалам автоматической фото-, видеофиксации привлечено к ответственности 35 млн правонарушителей.

Практически все наказания за нарушения, зафиксированные в автоматическом режиме, – это наказания водителей, причем в основном водителей транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Несмотря на столь интенсивную административно-наказательную политику кардинального изменения показателей аварийности не происходит. На ее фоне участники дорожного движения изобретают новые способы противодействия указанной форме надзорной деятельности используя как технические способы, так и недостатки правового регулирования.

В связи с этим вновь ярко актуализируется высказывание В.И. Майорова относительно условий, определяющих уровень эффективности административно-юрисдикционной деятельности в области дорожного движения. К ним он относит соответствие правовых предписаний закономерностям развития общества, наличие систематизированного и стабильного законодательства, оперативность осуществления производства по делам об административных правонарушениях, надлежащая процедура рассмотрения дела и назначения наказания; стабильность административно-карательной практики и реальность исполнения санкций, сочетание административной ответственности с иными мерами социального контроля [10, с. 113, 114].

Характеризуя законодательство, регламентирующее применение в области дорожного движения специальных технических средств, имеющих функции фото-, киносъемки и видеозаписи, можно с уверенностью сказать об отсутствии системности и стабильности его построения, а также несоответствие, в некоторых аспектах, закономерностям развития общества (в части усиления ответственности физических лиц по отношению к юридическим лицам).

Одной из ключевых проблем, проистекающих из отсутствия необходимой правовой основы, является явно выраженная фискальная

направленность применения указанных устройств. В некоторых программных документах субъектов Российской Федерации в качестве цели их применения обозначено пополнение регионального бюджета [12]. Отсутствие нормативно закрепленного порядка принятия решения о местах установки стационарных технических средств, приводит к их размещению в местах более интенсивного движения, порой без учета очагов аварийности и систематического нарушения правил дорожного движения. Стоит отметить, данная проблема свойственна не только для России. В Германии коммуны (общины), подчиняющиеся соответствующим управлением федеральных земель, активно применяют приборы контроля скорости движения для пополнения своей казны, при этом вопрос о количестве приборов и порядке их установки федеральным законодательством не урегулирован. Но в отличие от российской модели определения местоположения специальных технических средств фиксации правонарушений, которая сводится к принятию волевого решения руководителем органа управления Госавтоинспекции [6, п. 57] при отсутствии понятной процедуры его принятия и документальной фиксации, в Германии этот вопрос имеет более четкое разрешение. Радарное устройство не может быть установлено где-либо произвольно. Для фирм, устанавливающих и обслуживающих эти приборы, обычным делом является анализ опасных мест и ежесекачный статистический анализ результатов измерений. Местный комитет по безопасности дорожного движения определяет опасные места, так, например, в местечке Св. Йоганн определены 50 постоянных мест, а в восточнотирольской столице Линце – 150. Комиссии на местах, куда входят бургомистр или референт по безопасности дорожного движения, один представитель местной полиции, один представитель окружного управления и уполномоченный фирмы, устанавливают затем точное постоянное место нахождения мобильного радара. Попечительский совет по безопасности дорожного движения иногда принимает участие в этих совместных переговорах [1]. Из приведенного примера видно, что непосредственное участие в решении данного вопроса принимают представители органов местного самоуправления. Ни один из отечественных нормативных актов вопрос о компетенции органов местного управления относительно размещения приборов видеофиксации не регламентирует.

Об отсутствии законодательства, устанавливающего технические требования к специальным техническим средствам, имеющим функции

фото-, киносъемки и видеозаписи, ученые и специалисты говорят достаточно много и давно [11]. Одним из крупнейших мероприятий, посвященных данной теме, можно назвать круглый стол «Развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения в Российской Федерации», состоявшийся 19 октября 2013 г. на автодроме «Moscow Raceway». Эксперты, изучавшие практику внедрения систем автоматической фиксации в десятках регионов нашей страны (Москва, Московская, Тульская, Нижегородская, Воронежская, Свердловская, Калужская области и др.), отметили, что отсутствие единых требований и стандартов к применяемым техническим средствам и создаваемым системам приводит к путанице в понятиях, значительных различиях в используемом оборудовании и появлению оборудования и программного обеспечения сомнительного качества и функционала [17].

Попыткой решения этой проблемы можно назвать разработку проектов национальных стандартов, устанавливающих наряду с общими требованиями к конструкции и программно-технической составляющей, порядок размещения и эксплуатации [14]. Однако на данный момент законодательством определены только требования по сертификации и метрологической проверке специальных технических средств измерения. В дополнение к этому административный регламент МВД России указывает на необходимость соблюдения инструкций и методических указаний о порядке применения этих средств [6, п. 46] очевидно, что последние к нормативным правовым актам не относятся. Остается совершенно не урегулированным применение не относящихся к средствам измерения специальных технических средств, фиксирующих проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения. В отличие от России в Германии установление инструкций по использованию тех или иных приборов находится в ведении федеральных земель, но при этом аналогичной компетенцией могут обладать различные ведомства (министерства) [14].

Сказанное позволяет сделать заключение о необходимости разработки и введения в действие нормативного правового акта, определяющего общие условия применения, использования, размещения, установки, имеющего рамочный характер, и национального стандарта, устанавливающего технические требования к аппаратному и программному обеспечению специальных технических средств, имеющих функции фото-, киносъемки и видеозаписи. Основным

аргументом в пользу такого решения является требование ч. 3 ст. 55 Конституции РФ устанавливающей возможность ограничения прав и свобод человека только федеральным законом. На наш взгляд, фото-, видеофиксация правонарушения непосредственно связана с ограничением права физического лица на неприкосновенность частной жизни, а также права на защиту персональных данных и, самое главное, является основанием для ограничения гарантированной presumption невиновности. Интересной представляется позиция Федерального Конституционного Суда ФРГ, указавшего, что видеоматериал, послуживший основанием для привлечения лица к административной ответственности, был получен с помощью камер наблюдения, которые, в свою очередь, были установлены на основании постановления Министерства экономики федеральной земли, то есть ведомственного нормативного акта, который не образует достаточного правового основания для вторжения в конституционное право личности на информационное самоопределение [3].

Отдельного внимания заслуживают нормы КоАП РФ, устанавливающие материально-правовые основания применения специальных технических средств автоматической фиксации административных правонарушений.

Несмотря на казалось бы простые и лаконичные формулировки, содержащиеся в примечании к ст. 1.5 КоАП РФ: ст. 2.6¹; п. 4, 5 ч. 1 ст. 28.1; ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, их толкование в системе норм КоАП РФ и действующего законодательства позволяет обнаружить ряд проблем, которые, на наш взгляд, создают серьезные препятствия для защиты прав участников дорожного движения и не способствуют предупреждению нарушений Правил дорожного движения.

В конструкции ч. 1 ст. 2.6¹ КоАП РФ не уточняется, собственники (владельцы) автомототранспортных средств, право собственности или владения которых зарегистрировано Госавтоинспекцией, или собственники (владельцы), права которых на автомототранспортные средства оформлены в соответствии с гражданским законодательством, должны привлекаться к административной ответственности. Это принципиально важно, так как право собственности и право владения в отношении автомототранспортных средств возникает и переходит с момента заключения договора в порядке, предусмотренном Гражданским кодексом РФ (далее ГК РФ), и не зависит от регистрации этого факта подразделениями Госавтоинспекции. Примером может служить заключение договора купли-продажи автомобиля,

не снятого с регистрационного учета в ГИБДД, при этом в силу ст. 223 ГК РФ право собственности у приобретателя возникает с момента его фактической передачи. Правила регистрации автомототранспортных средств не предусматривают снятие с регистрационного учета, связывая такую возможность только с переходом права собственности на основании гражданско-правового договора.

Действующая редакция ч. 1 ст. 2.6¹ КоАП РФ оставляет на усмотрение должностных лиц ГИБДД разрешение вопроса о том, какие из указанных выше собственников (владельцев) автомототранспортных средств будут привлекаться к административной ответственности и, следовательно, обременяться обязанностью доказывать свою невиновность, вытекающую из примечания к ст. 1.5 КоАП РФ. И таковыми «де facto» оказываются лица, на имя которых транспортные средства зарегистрированы. Считаем это положение противоречащим ч. 2 ст. 29 Всеобщей декларации прав человека [9] (принята на третьей сессии Генеральной Ассамблеи ООН резолюцией 217 А (III) от 10 декабря 1948 г.), которая определяет возможность подвергать человека, осуществляющего свои права и свободы, только таким ограничениям, какие установлены законом исключительно с целью обеспечения общественного порядка и общего благосостояния в демократическом обществе. Обозначенное же усмотрение прямо законом не предписано и является необоснованным и противоречащим ч. 1 ст. 55 Конституции РФ. Сформулированная подобным образом ч. 1 ст. 2.6¹ КоАП РФ является в большей степени плодом заблуждения авторов закона, априори полагающих, что единственным источником данных о собственниках (владельцах) автомототранспортных средств является автоматизированная информационно-поисковая система «Автомобиль», содержащая сведения о всех подлежащих регистрации в ГИБДД на территории Российской Федерации автомототранспортных средствах, хотя это не так.

Одним из следствий указанного недостатка ст. 2.6.1 КоАП РФ явилось значительное увеличение количества лиц, обратившихся в регистрационные подразделения ГИБДД с заявлением о прекращении регистрации принадлежащих им транспортных средств ввиду их продажи третьим лицам. Поводом для такого обращения, как правило, являются присылаемые на имя бывшего владельца постановления о назначении административных штрафов за правонарушения, зафиксированные в автоматическом режиме. В случае такого обращения должностное лицо ГИБДД

должно выставить транспортное средство и документы в розыск, что в свою очередь повлечет обязанность для сотрудников полиции, обнаруживших его, проводить достаточно длительную по времени проверку. Это ведет к необоснованному расходованию служебного времени государственных служащих и средств государственного бюджета.

Считаем, что формулировка статьи должна быть изменена, а в качестве эталона можно использовать положения некоторых зарубежных источников права, обладающих достаточным опытом использования УФН.

Так, Транспортным кодексом Калифорнии (США) установлено, что при автоматической фиксации нарушения правил парковки presupposesся факт нахождения за рулем зарегистрированного собственника [5, с. 1008]. Закон Великобритании «О правонарушениях в дорожном движении» в ст. 68 раздела 3 устанавливает презумпцию управления собственником, на имя которого зарегистрировано транспортное средство [4]. В Финляндии и Швеции при невозможности установить личность правонарушителя к ответственности привлекается владелец транспортного средства.

Несомненное преимущество приведенных норм, состоит в том, что виновность собственника (владельца) определена через опровергнутую презумпцию. На наш взгляд, такой подход может существенно гармонизировать нормы КоАП РФ, определяющие возможность заочного привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств.

До настоящего времени не решен вопрос о содержании вины собственника транспортного средства, в случаях, описанных в ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ. Преобладающей среди специалистов можно назвать позицию, сформулированную Б.В. Россинским. Он указал: «при автоматической фиксации нарушения, совершенного лицом, управляющим транспортным средством, в случае, если это лицо не установлено, действие собственника (владельца) данного транспортного средства следует рассматривать как доверие транспортного средства по неосторожности лицу, совершившему нарушение Правил дорожного движения» [16]. Вместе с тем вполне очевидно, что владелец, на имя которого транспортное средство зарегистрировано, не может, основываясь на объективных обстоятельствах, с достаточной степенью вероятности предвидеть совершение противоправного деяния другим лицом. Игнорирование этого довода приведет

к тому, что все владельцы транспортных средств, передавшие право владения, пользования или распоряжения третьим лицам, признаются на основании действующего закона правонарушителями. Напротив, наличие опровергимой презумпции управления транспортным средством лицом, на чье имя оно зарегистрировано, позволяет говорить о признании лицом, в отношении которого вынесено постановление в порядке ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, своей вины при отсутствии жалобы и оплате административного штрафа или косвенному признанию вины при молчании после поступления в орган государственной власти сведений о получении постановления.

Таким образом, принцип виновной ответственности не будет нарушен. Для случаев, связанных с автоматической фиксацией нарушений правил дорожного движения, совершенных с использованием транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, вполне применима опровергимая презумпция управления ими лицами, состоящими с юридическим лицом в договорных отношениях, не предполагающих передачи правомочий владения, пользования, распоряжения.

В одной статье с предлагаемой презумпцией должны быть обозначены условия, позволяющие освобождать юридическое лицо от административной ответственности.

Так в настоящее время непосредственно с формулировкой, содержащейся в ч. 2 ст. 2.6¹ КоАП РФ, связана проблема, возникающая в случае привлечения к административной ответственности юридического лица, являющегося собственником (владельцем) транспортных средств.

По верному замечанию П.В. Молчанова, законодатель не предусмотрел норму, согласно которой «другое лицо» (не являющееся собственником транспортного средства) могло бы быть на основании показаний специальных технических средств привлечено к административной ответственности. Указанное приводит к невозможности отмены постановления по делу,

возбужденному в отношении юридического лица, если транспортным средством управляет водитель, связанный с указанным лицом трудовыми отношениями [8].

Наиболее часто такая ситуация возникает в связи с привлечением к ответственности различных бюджетных организаций.

Основу судебной практики по данному вопросу составляет верное с точки зрения гражданского права суждение о том, что владельцем источника повышенной опасности может быть лицо, не являющееся собственником, но только при условии, что владение основано на законном основании (титуле).

Это может быть право собственности, право хозяйственного ведения или право оперативного управления либо иное законное основание (право аренды, по доверенности на право распоряжения транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.) [13].

Судебная практика обоснованно не признает водителя собственником, так как, выполняя трудовую функцию, он фактически действует по указанию собственника и не может использовать полезные свойства транспортного средства для собственных нужд, а кроме того, не имеет надлежащего титула владения [7].

Обозначенные обстоятельства указывают на необходимость внесения изменений в ст. 2.6¹ КоАП РФ. Часть 2 после слов «во владении или в пользовании» дополнить словом «под управлением». Это позволит учесть случаи управления транспортным средством, принадлежащим юридическому лицу, водителем, выполняющим трудовую функцию.

В целом приведенные в статье сведения и практика реализации законодательства о применении специальных технических средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения свидетельствуют об отсутствии системности при конструировании и введении в действие норм и правил, требуя дальнейшего совершенствования.

Примечания

1. «CD Sicherheits-Management». – 2006. – № 3. – С. 44, 46, 47 // Контроль скоростного режима, «прибыль от радара» : материалы о практике деятельности правоохранительных органов зарубежных стран № 38. – М. : ГИАЦ МВД России, 2006.
2. BVerfG, 2 BvR 941/08 vom 11.8.2009. – http://www.bverfg.de/entscheidungen/rk20090811_2bvr094108.html. В данном случае речь шла о земле Мекленбург-Передняя Померания.
3. Erlasse des Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 17.3.1997 - Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten (i.V.m. Verkehrsüberwachungserlass des IM vom 19.5.1980 (GABl. S 429ff.) – und vom

17.2.1997. Данное постановление Министерства охраны окружающей среды и транспорта земли Баден-Вюртемберг о применении приборов измерения скорости обязательно для полиции; Директива о полицейском надзоре за движением транспорта Государственного министерства внутренних дел свободного государства Бавария (нем. Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie-VÜR) vom 12. Mai 2006. // AllMBl. – 2006. – S. 155).

4. Road Traffic Offenders Act 1988 (Закон Великобритании «О правонарушениях в дорожном движении»).

5. Vehicle code of California (Sec. 41102, Ch. 4, Div. 17) // Vehicle code of California Department of Motor Vehicles. Sacramento – California 1993.

6. Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения : утв. приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 // Российская газета. – 2009. – 7 июля.

7. Апелляционное определение Омского областного суда от 3 мая 2012 г. 33-2672/2012 по делу о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности; Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 9 февраля 2010 г. № Ф09-260/10-С1 по делу о привлечении к административной ответственности по ст. 12.9 КоАП РФ Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Оренбургской области // Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. В некоторых случаях постановление отменяется, но остается не ясным на чем основано решение, если фактически и юридически владельцем транспортного средства остается юридическое лицо. См., напр.: Постановление судьи Верховного Суда Российской Федерации от 21 августа 2014 г. № 45-АД14-12 по жалобе на выступившие в законную силу постановление инспектора по исполнению административного законодательства Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу от 23 сентября 2013 г., решение судьи Кировского районного суда г. Екатеринбурга от 29 октября 2013 г., решение судьи Свердловского областного суда от 11 декабря 2013 г., постановление заместителя председателя Свердловского областного суда от 17 марта 2014 г., вынесенные в отношении ОАО «Екатеринбургская электросетевая компания» по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 2 статьи 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. Всеобщая декларация прав человека : принята на третьей сессии Генеральной Ассамблеи ООН резолюцией 217 А (III) от 10 декабря 1948 г. // Российская газета. – 1998. – 10 декабря.

10. Майоров В. И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения // Полицейское право. – 2007. – № 2.

11. Назаров С. В. К использованию технических средств фотофиксации и видеофиксации при документировании обстоятельств непредоставления преимущества в движении пешеходам водителями транспортных средств на нерегулируемых пешеходных переходах // Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Об утверждении областной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Ульяновской области в 2007–2013 годах» : постановление Правительства Ульяновской области от 8 июня 2011 г. № 26/255-П (ред. от 08 октября 2012 г., с изм. от 07 ноября 2012 г.) // Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

13. Определение Судебной коллегии Омского областного суда от 24 декабря 1997 г. № 33-2551. Архив Омского областного суда.

14. Проекты стандартов, разработчиком которых является Межрегиональная общественная организация «Координационный совет по организации дорожного движения» подверглись активному общественному обсуждению (см. форум Общества «Синие ведерки» // <http://ru-vederko.livejournal.com/1624448.html>), которое обнаружило ряд недостатков в содержании. – <http://www.pocketgis.biz/forum/viewtopic.php?f=37&t=7896> (дата обращения 14 сентября 2014 г.).

15. Россинский Б. В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте // Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

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

17. http://www.dorogibezproblem.ru/news/novosti_rabochikh_grupp/sostoyalsya-kruglyy-stol-razvitiye-sistem-avtomaticheskoy-fiksatsii-narusheniy-pravil-dorozhnogo-dvizh (дата обращения 14 сентября 2014 г.)

КЛИМОВИЧ Евгений Владимирович, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, Омская академия МВД России.

E-mail: klimovich55@mail.ru.

КУЗНЕЦОВ Алексей Владимирович, аспирант аспирантуры (докторантуры), Омская академия МВД России.

E-mail: Omtivo@bk.ru.

KLIMOVICH Evgeny, Candidate of Law, senior lecturer, Chair of Administrative Law and Administrative Activity of law enforcement agencies, Omsk Academy of the Ministry of Interior of Russia.

E-mail : klimovich55@mail.ru.

KUZNETSOV Alexey, post-graduate of Omsk Academy of the Ministry of Interior of Russia.

E-mail: Omtivo@bk.ru.