

Вопросы законодательного регулирования государственного контроля нормативов содержания выбросов вредных веществ от автотранспорта

Агеев Михаил Анатольевич,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности,
Московский университет
МВД России им. В.Я. Кикотя
(Тверской филиал), г. Тверь

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы, связанные с мерами по защите окружающей среды от загрязнений автотранспорта. Авторами предлагается целый ряд поправок федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» в части соблюдения норматива допустимых выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами.

Ключевые слова: загрязняющие вещества, надзор за техническим состоянием автотранспортных средств, экологические стандарты, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, автотранспорт.

Стремительный рост в Российской Федерации количества автотранспортных средств неуклонно ведёт к увеличению загрязнения окружающей среды от выхлопных газов. Особенно острая ситуация наблюдается в крупных городах с высокой плотностью населения и, соответственно, транспортного потока. Законодатель устанавливает все более жесткие экологические стандарты, производители пытаются совершенствовать конструкции двигателей автомобилей для обеспечения этих стандартов.

Одновременно с этим, низкий уровень технического обслуживания транспортных средств и отсутствие надлежащего контроля со стороны государства, сводят все эти усилия на нет, о чём свидетельствуют данные МВД России и исследования некоторых учёных. Так, с мая по октябрь 2013 года на улицах Иркутска полицейские проверили 469 автотранспортных средств, в том числе дизельных – 356 (из них 60% не соответствовали ГОСТам) и бензиновых – 113 (из них 6,2% не соответствовали ГОСТам)[20]. В 2017 году с 1 апреля по 28 июля в г. Кирове сотрудники ГИБДД проверили 119 автобусов, из которых 61 автобус оказался с превышением норм содержания выбросов вредных веществ[21]. Поэтому сегодня особенную важность по охране

окружающей среды приобретает качественная система контроля технического состояния автомобилей по количеству вредных выбросов.

Госавтоинспекция МВД России остается единственным органом, осуществляющим непрерывный круглосуточный надзор за техническим состоянием автотранспортных средств, участвующих в процессе дорожного движения, в том числе надзор за соблюдением технических нормативов содержания выбросов вредных веществ. Вопросы надзорных полномочий Госавтоинспекции МВД России в этой сфере, их закрепление в действующем законодательстве, представляют несомненный научный интерес.

Пункт 4 ст. 17 Федерального закона Российской Федерации от 04.05.1999 №96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»[5], предписывает осуществление регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств, выбросы которых оказывают вредное воздействие на атмосферный воздух; на соответствие таких выбросов техническим нормативам, установленным уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти. Для реализации требований данного Федерального закона Правительством Российской Федерации было принято Постановление от 06.02.2002 № 83 «О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух»[10], где пунктом 2 данные обязанности возложены на Министерство внутренних дел Российской Федерации при проверке автотранспортных средств во время их государственного технического осмотра, а тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин – на органы Ростехнадзора при осуществлении надзора за техническим состоянием и во время государственного технического осмотра. При этом организация работ по проведению проверок должна осуществляться Министерством внутренних дел и Министерством сельского хозяйства совместно с Федеральной службой по надзору в сфере природопользования. Однако на органы Ространснадзора данным Федеральным законом обязанности по контролю не возложены.

Но в противоречие вышеуказанному постановлению Правительства, Федеральным законом от 01.07.2011 №170-ФЗ (ред. от 23.04.2018) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[9], контроль за деятельностью организаций, проводящих обязательный технический осмотр автотранспортных средств и прицепов к ним со стороны Госавтоинспекции исключен (ст. 30) и возложен на профессиональное объединение страховщиков

(ст. 22). Причем как следует из самого названия Федерального закона, технический осмотр не является больше государственным. Передача полномочий по проведению технического осмотра автотранспорта в ведение индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, по мнению С.Н. Тесля, «отодвинула интересы государства, связанные с контролем качества выполнения услуг и технического состояния автотранспорта на второй план в угоду коммерческому уклону»[18].

Тем временем, Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации[12] до настоящего времени возлагает на Госавтоинспекцию обязанность по организации и проведению государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним (подпункт «г» пункта 11), а также осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения *безопасности дорожного движения*, которыми устанавливаются требования к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования (подпункт «а» пункта 11).

Следовательно, Указ Президента Российской Федерации №711 и Постановление Правительства Российской Федерации №83 входят в противоречие с Федеральным законом Российской Федерации №170-ФЗ.

Для уяснения полномочий Госавтоинспекции важное значение имеет термин «Безопасность дорожного движения», который приводится в одноименном Федеральном законе Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ и означает «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»[7].

Данный термин используется в Федеральном законе Российской Федерации от 07.02.2011 №3-ФЗ «О полиции», согласно которого полиция обязана осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения *безопасности дорожного движения* (п.19 ч.1 ст. 12); а также имеет право: останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению *безопасности дорожного движения*... (п.20 ч1.ст.13); запрещать эксплуатацию автотранспортных средств и прицепов к ним, тракторов и других самоходных машин при наличии технических неисправностей, создающих угрозу *безопасности дорожного движения* (п.21 ч1. ст.13)[3].

В 2016 году был утвержден Административный регламент по исполнению Государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области *безопасности дорожного движения* в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения *безопасности дорожного движения* к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств (за исключением требований, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного транспортного надзора)[15]. При этом в самом Административном регламенте необходимо обратить внимание на следующее:

1. пунктами 34.5 и 97 установлено, что исполнение государственной функции включает проверку технического состояния, находящегося в эксплуатации транспортного средства, которая включает в себя оценку соответствия технического состояния автотранспортного средства обязательным требованиям, влияющих на *обеспечение безопасности дорожного движения*.

2. пункт 7.1. однозначно указывает, что сотрудники при исполнении государственной функции *не вправе проверять выполнение обязательных требований, если такие требования не относятся к полномочиям органов внутренних дел Российской Федерации*

Таким образом, круг полномочий Госавтоинспекции по контролю (надзору) за соблюдением требований к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств ограничен сферой нарушений, прямо влияющих на совершение дорожно-транспортных происшествий и на тяжесть их последствий. Ни первое, ни второе в рамках действующих нормативных правовых норм не ставятся в зависимость от величины вредных выбросов отработавших газов транспортных средств.

Одновременно с этим, п.11 ч.1 ст.12 Федерального закона Российской Федерации «О полиции» возлагает обязанность на полицию пресекать административные правонарушения и осуществлять производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных законодательством об административных правонарушениях к подведомственности полиции. При этом ст. 23.3. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях[3].¹к компетенции полиции относится рассмотрение правонарушений, ответственность за которые предусмотрены ст. 8.22 и 8.23

¹ далее КоАП РФ.

КоАП РФ. Так, рассматривать данные правонарушения, уполномочены начальники территориальных органов полиции и их заместители, начальники ГИБДД и их заместители, командиры полка (батальона, роты) и их заместители, старшие государственные (инспектора) безопасности дорожного движения.

В дополнение ко вышесказанному Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [14], содержит два противоречащих друг другу требования. Так, согласно пункта 11 данного Административного регламента, основанием для проверки технического состояния транспортного средства является обнаруженные визуально признаки административных правонарушений, предусмотренных статьей 8.23 КоАП РФ. В тоже время основанием для остановки транспортного средства, в соответствии с пунктом 84.1 того же Административного регламента, являются только установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств, признаки нарушений требований в области обеспечения *безопасности дорожного движения*».

Ключевым звеном в данной ситуации является объект правонарушения по ст. 8.23 КоАП РФ - общественные отношения в области охраны окружающей среды и природопользования, а не в области безопасности дорожного движения.

Анализируя положения «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [4] следует обратить внимание, что ст. 3.1, предусматривает проведение проверки транспортных средств в процессе их эксплуатации при проведении мероприятий по контролю за выполнением обязательных требований на основании плановых (рейдовых) заданий в соответствии с приказом (распоряжением) руководителя органа государственного надзора. При этом п. 4 Приказа Минтранса России от 03.06.2015 № 180 «Об утверждении порядка оформления плановых (рейдовых) заданий на осмотр, обследование транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта в процессе их эксплуатации, содержание таких заданий, а также порядка оформления результатов плановых (рейдовых) осмотров, обследований» [16] проведение плановых (рейдовых) осмотров, обследований транспортных средств возлагает на должностных лиц Ространснадзора и (или) его территориальных органов.

Несмотря на создание специальной службы - Ространснадзора, полномочия которого не ограничены только безопасностью дорожного движения и направлены на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований, установленных техническими регламентами Таможенного союза, Федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области транспорта, в их компетенцию не попадают транспортные средства физических лиц. Также осуществление контроля (надзора) со стороны Ространснадзора возможно только в рамках проведения плановых и внеплановых проверок, которые осуществляются с применением риск-ориентированного подхода[8]. Таким образом проверять транспортные средства на предмет соответствия норм выброса вредных веществ у транспортных средств в процессе надзора за дорожным движением Ространснадзор не уполномочен.

Немаловажен тот факт, что ни Положение «О федеральном государственном транспортном надзоре», ни Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28.12.2017 № 542 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями законодательства Российской Федерации в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также на объектах транспортной инфраструктуры»[13] не предусматривают такой формы взаимодействия с Госавтоинспекцией как совместные рейды по контролю за транспортными средствами при надзоре за дорожным движением.

Также пункт 72 Технического регламента Таможенного союза[1] хотя и предусматривает проверку выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в формах технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения, но объем проведения проверки ставится в зависимость от национального законодательства страны. Как было сказано выше, проверка содержания вредных выбросов в отработавших газах транспортных средств в контроль за безопасностью дорожного движения по Российскому законодательству не входит, следовательно, при контроле (надзоре) за безопасностью дорожного движения осуществляться не может.

В то же время ст. 45 Федерального закона Российской Федерации от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (ред. от 29.07.2018)[5] обязывает юридические и физические лица, осуществляющие эксплуатацию

транспортных средств, соблюдать нормативы допустимых выбросов загрязняющих веществ, не указывая норм выбросов и не отсылая к конкретному нормативному правовому акту, что носит декларативный характер.

Основным нормативным актом в данной области является «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» [11], в котором согласно пункта 6.1. приложения, неисправностью транспортного средства, при которой запрещается его эксплуатация, признается такой параметр как содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность с превышением величин, установленных ГОСТом Р 52033-2003 и ГОСТом Р 52160-2003. Однако следует отметить, что оба вышеуказанных государственных стандарта утратили силу еще 01.02.2018 в связи с принятием Межгосударственного стандарта ГОСТ 33997-2016. «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» [17].

В тоже время пункт 33 Требований, предъявляемых при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, утвержденных Постановлением правительства Российской Федерации от 05.12.2011 №1008, по такому критерию как, содержание загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств отсылает к требованиям Технического регламента таможенного союза [9].

При этом требования, изложенные в пункте 9.1 приложения № 8 Технического регламента Таможенного союза устанавливают ограничение двух параметров в отработавших газах транспортного средства с бензиновыми и газовыми двигателями: оксида углерода (СО) и углеводородов (СН). Если эти параметры не установлены изготовителем, то они не должны превышать следующих значений, указанных в таблице.

Категории и комплектация транспортных средств	Частота вращения коленчатого вала двигателя	СО (объемная доля), %	СН (объемная доля), млн-1
М и N, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	3,5	1200
	повышенная	2,0	600
М и N, экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	0,5	200
	повышенная	0,3	200

М и N, экологического класса 3 и выше, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	0,3	-
	повышенная	0,2	-
L, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	4,5	-

Одновременно с этим принятый ГОСТ 33997-2016 в пункте 4.9.1. приводит для транспортных средств с бензиновыми и газовыми двигателями только один параметр - оксид углерода (CO). При отсутствии этого параметра в эксплуатационной документации изготовителя, объемная доля CO в отработавших газах не должна превышать следующих значений, указанных в следующей таблице.

Категория и комплектация КТС системой нейтрализации отработавших газов	Частота вращения коленчатого вала двигателя	CO, объемная доля, %
М и N, экологических классов 0, 1, изготовленные до 31.12.1986	минимальная	4,5
М и N, экологических классов 0, 1, 2, изготовленные с 01.01.1987 по 31.12.2006	минимальная	3,5
	повышенная	2,0
М и N, экологических классов 2, 3, 4, изготовленные до 01.01.2013	минимальная	0,5
	повышенная	0,3
М и N, экологического класса 4 и выше, изготовленные с 01.01.2013	минимальная	0,3
	повышенная	0,2
L	минимальная	4,5

Если сопоставить две вышеприведенные таблицы, то сразу становится очевидным, что разделение на категории транспортных средств осуществлено в них по различным параметрам. Так ГОСТ 33997-2016 ставит категорию транспортного средства в зависимость от даты выпуска. Учитывая тот факт, что вышеуказанные «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации...» не ссылаются на новый стандарт, а также имеются явные противоречия с Техническим регламентом таможенного союза, в настоящее время требования ГОСТ 33997-2016 в части касающейся норм CO и CH в отработавших газах транспортного средства с бензиновыми и газовыми двигателями не применимы.

Показатели дымности отработавших газов транспортных средств с дизельными двигателями также не должны превышать значений, указанных в документах, удостоверяющих соответствие конструкции транспортного средства требованиям, либо значений, указанных на знаке официального утверждения, нанесенном на двигатель или на транспортное средство, либо приведенных изготовителем в эксплуатационной документации. А при отсутствии данных сведений, предельные значения дымности, указанные в Техническом регламенте Таможенного союза (пункт 9.2. приложения 8) совпадают со значениями ГОСТ 33997-2016 (пункт 4.9.3). Но и здесь профессором Белорусского национального технического университета Г.М. Кухаренком выявлена проблема несовершенства методов измерения. Так, по результатам проведенных испытаний было установлено, что метод определения дымности при проведении технического осмотра различных по конструкции двигателей транспортных средств не отражает реального выброса дисперсных частиц. По его мнению: «Воспроизвести циклы испытания без специализированных беговых барабанов и стендов, стоимость которых не ограничивается 1 млн. евро, вообще не представляется возможным. Выявить вмешательство в системы двигателей высокого экологического класса, обеспечивающих регламентированный выброс вредных веществ, посредством только тестов при периодическом техническом осмотре проблематично. Экологическая обстановка в мире может действительно улучшиться только в том случае, если наряду с введением норм будут оговариваться адекватные методы и формы контроля, идентифицирующие изменение заводских настроек транспортных средств и сбои систем, влияющих на выбросы вредных веществ» [19].

Таким образом, как показывает анализ нормативных правовых актов по надзору за техническим состоянием автотранспортных средств в настоящее время в Российской Федерации отсутствует механизм по контролю за соответствием нормам содержания вредных веществ в отработавших газах транспортных средств. Передача части функций Госавтоинспекции другим органам не обеспечена должным механизмом контроля и принуждения.

В целях обеспечения выполнения требований Федерального закона Российской Федерации от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» по соблюдению норматива допустимых выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами и устранения имеющихся противоречий действующего законодательства необходимо:

1. Федеральным законом Российской Федерации №96-ФЗ от 04.05.1999 «Об охране атмосферного воздуха» наделить полномочиями по осуществлению регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств при надзоре за дорожным движением, в части контроля на соответствие техническим нормативам выбросов, которые оказывают вредное воздействие на атмосферный воздух, Министерство внутренних дел, органы Ростехнадзора и Ространснадзора.

2. Законодательно утвердить порядок проведения совместных профилактических (рейдовых) мероприятий заинтересованными структурами: Госавтоинспекция, Ростехнадзор, Ространснадзор, прокуратура.

3. Федеральным законом Российской Федерации от 07.02.2011 «О полиции» утвердить полномочия полиции по контролю за соответствием техническим нормативам по содержанию веществ в отработавших газах транспортных средств.

4. Расширить сферу контроля Ространснадзора наделив полномочиями по контролю за содержанием веществ отработавших газов транспортных средств юридических и физических лиц при участии их в дорожном движении.

5. В «Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации...», требования по содержанию вредных веществ в отработавших газах определить отсылкой на Технический регламент Таможенного союза.

Список литературы

1. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 №877 (ред. от 25.12.2018) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») [Электронный ресурс] Официальный сайт Комиссии Таможенного союза. URL: <http://www.tsouz.ru>. (дата обращения: 20.02.2019).

2. Федеральный закон Российской Федерации от 01.07.2011 №170-ФЗ (ред. от 23.04.2018) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. -2011. -№27. -Ст. 3881.

3. Федеральный закон Российской Федерации от 07.02.2011 №3-ФЗ «О полиции» (ред. от 01.04.2019) // Собр. законодательства Рос. Федерации. -2011. - №7. -Ст. 900.

4. Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собр. законодательства Рос. Федерации. -2007. - №46. -Ст. 5555.
5. Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (ред. от 29.07.2018) // Собр. законодательства Рос. Федерации. -2002, -№2, -Ст. 133.
6. Федеральный закон Российской Федерации от 04.05.1999 №96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха» // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 1999. -№18. -Ст. 2222.
7. Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 1995. -№50. -Ст. 4873.
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 №236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» // Собр. законодательства Рос. Федерации. -2013. -№12. -Ст. 1335.
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2011 №1008 (ред. от 12.02.2018) «О проведении технического осмотра транспортных средств» // Собр. законодательства Рос. Федерации. -2011. -№50. -Ст. 7397.
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 06.02.2002 №83 «О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух»¹Собр. законодательства Рос. Федерации. -2002. -№6. -Ст. 586.
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. -1993. -№47. -Ст. 4531.
12. Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 №711 (ред. от 15.09.2018) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ») // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 1998. -№25. -Ст. 2897.
13. Приказ Минтранса Российской Федерации от 28.12.2017 №542 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в

сфере транспорта исполнения государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями законодательства Российской Федерации в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также на объектах транспортной инфраструктуры» [Электронный ресурс] Официальный интернет-портал правовой информации. URL:<http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 20.02.2019).

14. Приказ МВД России от 23.08.2017 №664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета, №232, 13.10.2017.

15. Приказ МВД России от 14.11.2016 №727 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения осуществляющими деятельность по эксплуатации транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями и гражданами - участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств и предметов их дополнительного оборудования, изменению их конструкции, перевозкам пассажиров и грузов» [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 02.02.2017 (дата обращения: 20.02.2019).

16. Приказ Минтранса Российской Федерации от 03.06.2015 №180 «Об утверждении порядка оформления плановых (рейдовых) заданий на осмотр, обследование транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта в процессе их эксплуатации, содержание таких заданий, а также порядка оформления результатов плановых (рейдовых) осмотров, обследований» [Электронный ресурс] Официальный интернет-портал

правовой информации URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 23.06.2015 (дата обращения: 20.02.2019).

17. ГОСТ 33997-2016. «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки (введен в действие Приказом Росстандарта от 18.07.2017 №708-ст). -М.: Стандартинформ, 2017.

18. Калюжный Ю.Н. Правовые основы осуществления Госавтоинспекцией МВД России надзора за техническим состоянием автотранспортных средств. // Юрист-Правоведь. -2017. -№3 (82). -С.141.

19. Кухаренок Г.М., Березун В.И. Оценка содержания дисперсных частиц в отработавших газах дизельных двигателей // Наука и техника. -2016. -№ 5. - С.377–378.

20. Иркутские полицейские борются с дымностью и токсичностью автомобилей. [Электронный ресурс] Информационное агентство «Байкал 24». URL: <https://baikal24.ru/text/11-12-2013/irkutskie> (дата обращения: 02.04.2019).

21. Крюкова А. Коптящие автобусы: откуда берётся черный дым и как за него наказывают. [Электронный ресурс] Комсомольская правда. Киров. URL: <https://www.kirov.kp.ru/daily/26713/3738825> (дата обращения: 02.04.2019).

О приоритетных направлениях по снижению загрязнения воздуха автомобильным транспортом

Агеев Михаил Анатольевич,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности,
Московский университет
МВД России им. В.Я. Кикотя
(Тверской филиал), г. Тверь
Катков Михаил Анатольевич,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности,
Московский университет
МВД России им. В.Я. Кикотя
(Тверской филиал), г. Тверь

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы, связанные с мерами по защите окружающей среды от загрязнений автотранспорта.