

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«УФИМСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

А. Р. Аскарова, С. И. Юсупова, С. В. Иванов

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ГИБДД МВД РОССИИ**

Учебное пособие

Уфа 2021

УДК 351.811.12.07(470)(047.31)
ББК 67.401.213
А90

*Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом Уфимского ЮИ МВД России*

Рецензенты:

кандидат юридических наук, доцент С. И. Иванова
(Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России);
А. Р. Уразаев
(полк ДПС ГИБДД Управления МВД России по городу Уфе)

Аскарова, А. Р.

А90 Организация деятельности подразделений ГИБДД МВД России :
учебное пособие / А. Р. Аскарова, С. И. Юсупова, С. В. Иванов. – Уфа :
Уфимский ЮИ МВД России, 2021. – 40 с. – Текст : непосредственный.

ISBN 978-5-7247-1063-3

Учебное пособие содержит правовые и организационные основы деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, а также рекомендации по снижению уровня дорожно-транспортных происшествий.

Пособие предназначено для преподавателей и обучающихся образовательных организаций МВД России, сотрудников органов, организаций и подразделений МВД России.

УДК 351.811.12.07(470)(047.31)
ББК 67.401.213

ISBN 978-5-7247-1063-3

© Аскарова А. Р., 2021
© Юсупова С. И., 2021
© Иванов С. В., 2021
© Уфимский ЮИ МВД России, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
1. Анализ основных факторов, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий.....	5
2. Анализ организационного построения и правовых основ деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.....	12
3. Выявление проблем норм права различного уровня.....	20
Заключение.....	36
Список использованных источников.....	37

Введение

При подготовке учебного пособия авторским коллективом были выявлены противоречивые по своему содержанию вопросы обучения лиц, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел на должности инспекторов по обеспечению безопасности дорожного движения в части, касающейся организации деятельности Госавтоинспекции, а точнее ее функций по обеспечению безопасности дорожного движения и факторов, влияющих на его безопасность.

Пособие построено на анализе основных причин и условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), раскрытии организационной структуры и правовых основ деятельности службы государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГИБДД). Также в работе изучаются меры должного поведения инспекторов Госавтоинспекции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, уделяется внимание проблеме противоречий в нормативных актах по обеспечению безопасности дорожного движения.

Данная проблема создает определенные трудности в практической деятельности сотрудников дорожного движения, при этом большая доля нагрузки по обеспечению контроля и надзора за движением на дорогах ложится на плечи сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД (далее – ДПС ГИБДД). В деятельность Государственной автоинспекции дорожно-патрульной службы входит не только наблюдение за поведением участников дорожного движения, осуществляющих управление различными транспортными средствами как на дороге, так и на территории, прилегающей к проезжей части, но и принятие мер по обеспечению безопасности посредством регулирования дорожного движения, предупреждение и пресечение разного рода административных правонарушений и соблюдение участниками дорожного движения Правил дорожного движения.

Таким образом, работа содержит различные тактические приемы, применяемые сотрудниками Госавтоинспекции с целью профилактики административных правонарушений в сфере дорожного движения, а также обеспечения безопасности и правопорядка на дорогах.

Анализ и изучение организационного построения подразделений ГИБДД позволит обучающимся лучше понять причины возникновения ДТП, проблем, возникающих перед сотрудниками подразделений Госавтоинспекции во время несения службы, в связи с чем тема научного исследования является актуальной и полезной в современном обществе.

1. Анализ основных факторов, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий

Рассматривая ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения, очевидным, в сравнении с другими странами, является тот факт, что Россия занимает лидирующее место, имея негативную характеристику. Правоохранительные органы в сфере безопасности дорожного движения на страницах своего сайта регулярно публикуют статистические сведения о наиболее распространенных происшествиях на дорогах и причины, им способствующие. Подобного рода статистика позволяет выявить острые вопросы и выработать дальнейшую стратегию по недопущению в дальнейшем ДТП, в том числе с летальным исходом. Ежегодно растет не только количество ДТП, но и характер их происхождения. К примеру, частой причиной ДТП являются водители, стаж управления транспортным средством которых составляет менее 2-х лет. Молодой водитель, не имеющий достаточной практики, часто подвергает себя и окружающих опасности в связи с неопытностью и отсутствием умений и навыков вождения, необходимых при возникновении экстремальной ситуации.

Нередко возникают ситуации нарушения правил дорожного движения (далее – ПДД) водителями автобусов, которые пренебрегают ими при пассажироперевозках. В летний период часто возникают транспортные происшествия, виновниками которых являются велосипедисты, мотоциклисты либо невнимательные пешеходы, уткнувшиеся в свои телефоны и не замечающие происходящей вокруг транспортной обстановки. Отмечается большое количество нарушений ПДД в виде выезда на встречную полосу движения в местах, где это запрещено правилами, а также ряд других нарушений, которые так или иначе влекут за собой повреждение автомобиля или наезд на пешехода, в связи с чем возникает необходимость в последовательном и более детальном рассмотрении иных факторов, влекущих за собой ДТП.

Само по себе ДТП подразумевает под собой участие в нем какого-либо транспортного средства с причинением ему или иному участнику дорожного движения ущерба: будь то имущественный ущерб либо физический вред здоровью. Классификация возникающих причин ДТП, помимо причастности к ним основных участников дорожного движения, включает в себя условия эксплуатации дорожного полотна, а также ряд других обстоятельств.

Сотрудники подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения указывают на следующие группы факторов, обуславливающих возникновение совершения ДТП.

1. Водители транспортных средств. В данную категорию входят автомобилисты, нарушающие ДТП, начиная от непристёгивания ремня безопасности и заканчивая управлением транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

2. Автотранспорт. Неполадки с самой техникой также становятся причинами ДТП. Например, если возникли технические проблемы с управлением, повышается риск аварии.

3. Мототранспорт. В случае с мототранспортом проблемы, связанные с техническими неполадками, приводят к летальному исходу.

4. Условия на дороге. С этой причиной связывают плохую видимость дороги в связи с неблагоприятными погодными условиями в виде тумана, снегопада, ливневого дождя и т. п.

5. Велосипедисты. Эта группа участников движения также представляет опасность, связанную с несоблюдением ими очередности в потоке, внезапностью выезда на проезжую часть и т. д.

6. Превышение скорости и несоблюдение скоростного режима. Часто оказывается главным фактором, приводящим к тяжким последствиям на дорогах. В частности, такие ДТП происходят в результате наезда на пешеходов, препятствия, а также столкновения с другими транспортными средствами. Превышение скорости приводит к потере управления автомобилем и влечет за собой опрокидывание, занос, выезд с проезжей части и другие последствия с печальным исходом. К наиболее тяжелым ситуациям относятся ДТП в условиях плохой видимости, если участник движения превышает скорость и сталкивается на встречной полосе с другими автомобилями.

7. Вождение в нетрезвом состоянии. Принятие жестких мер по борьбе с пьянством позволило в какой-то степени сократить количество аварий, спровоцированных употреблением спиртосодержащей продукции. Тем не менее статистика по таким случаям все еще остается малоутешительной. К тому же в некоторых регионах именно пьянство за рулем – основная причина ДТП, которая приводит к другим нарушениям ПДД.

8. Некачественное дорожное покрытие. Неудовлетворительное качество дорог – одна из острейших проблем России. Обычная ситуация, когда неровности на дорогах становятся опасным фактором, из-за которого автомобиль самопроизвольно совершает выезд на встречную полосу. Положение дел затрудняется тем, что дорожные службы практически не привлекаются к ответственности за подобные изъяны покрытий. Впрочем, основная причина ДТП даже не столько в качестве дорог, сколько в их инфраструктурном обеспечении. Организация работы светофоров, нанесение дорожной разметки и установка предупредительных знаков нередко выполняются с откровенными ошибками и нарушениями, что и приводит к авариям.

9. Неисправность автомобиля. Нельзя не затронуть и проблему технического состояния довольно внушительной части российских автомобилей. Несмотря на жесткое регулирование законодательством Российской Федерации сферы допуска машин к эксплуатации, не составляет труда обнаружить в рядовом потоке транспортные средства с серьезными механическими повреждениями и техническими неисправностями. Как

отмечают специалисты, в этой группе основная причина ДТП касается тормозов.

Реального количества ДТП, возникших в связи с неисправностью транспортного средства, никто не знает, ведь большинство водителей, попав в ДТП, не в состоянии точно определить, в чем именно была причина: в их поздней реакции на возникшую ситуацию или все же причина в плохой работе тормозной системы. Поэтому в статистику ГИБДД попадают исключительно ДТП с ярко выраженным полным отказом тормозов и случаи с причинением вреда жизни и здоровью. Порядка 30 % эксплуатируемых автомобилей работают с неотрегулированными или вовсе неисправными тормозными механизмами.

К распространенным неполадкам в технической части автотранспортного средства, которые влекут ДТП, также можно отнести проблемы с оптикой, слабость конструкции из-за плохо выполненного ремонта и, конечно, неточности в рулевом управлении. Здесь же стоит отметить и проблемы, связанные с сезонными изменениями. В основном такие аварии связаны с неправильной эксплуатацией шин – например, когда зимой используется летняя резина.

10. Пешеходы. Кроме всем известного факта перехода пешеходом проезжей части в неположенном месте, совершаются и другие опасные действия на дороге, к числу которых, например, можно отнести быстрый выход из-за препятствия, движение вблизи транспорта и т. д.

При рассмотрении статистики ДТП в России за 2019–2020 гг. и прошлые периоды, произошедших с участием разных транспортных средств, одной из основных причин, вызывающих аварийные ситуации, являются, по данным Росстата и ГИБДД, наезды на пешеходов – 29,9 %¹ от общего их количества. Однако и здесь есть свои нюансы. Дело в том, что строгое разграничение вины водителей и пешеходов не всегда возможно, к примеру, если речь идет о ребенке или пенсионере. Конечно, формально может быть прав водитель, но, очевидно, что требовать повышенного внимания от детей или престарелых ему не приходится.

Так или иначе, к основным причинам ДТП, возникающим по вине пешеходов, будь то переход в неустановленном месте или движение на красный свет, относится игнорирование ими базовых знаний ДТП. Усугубляется данная ситуация в темное время, когда и переход по «зебре» не гарантирует безопасность. В качестве предупреждения наезда пешеходу следует заранее подготовить светоотражающие элементы одежды.

¹ Статистика ДТП в России за 2019–2020 гг. и прошлые периоды // Автостат. Статистика и показатели. М., 2020. URL: <https://rosinfostat.ru/dtp/> (дата обращения: 27.08.2020).

Несмотря на то что деятельность ДПС регламентируется рядом ведомственных приказов¹, и сотрудники ГИБДД располагают различными административно-правовыми инструментами, порой и этого бывает недостаточно. Дело в том, что основные причины ДТП и меры их предупреждения следует рассматривать с двух позиций – со стороны дорожных инспекций, которые в общедоступной форме разъясняют, как не попасть в ДТП, и глазами непосредственных участников дорожного движения.

К специальным уполномоченным организациям по борьбе с нарушениями, занимающимся комплексной профилактической работой по разработке и внедрению мер, направленных на предотвращение ДТП, относятся Управление МВД, МРЭО, страховые компании и, безусловно, образовательные учреждения. Каждое из ведомств заинтересовано в уменьшении количества ДТП, случаев гибели и травматизма людей.

В частности, разрабатываются эффективные меры контроля технического состояния автомобилей, совершенствуются подходы и методы к регулированию дорожного движения, вводятся более жесткие штрафы, а также проводится разъяснительная пропагандистская работа с населением. Что касается самих пешеходов и автолюбителей, то в их интересах не только соблюдать ПДД, но и пользоваться услугами страховых компаний от возможных нарушений со стороны других лиц.

Профилактические мероприятия, включенные в воспитательный процесс школьников и детей от 4 до 7 лет, проводятся всеми заинтересованными организациями. В обучении также должны участвовать родители и лица, принимающие участие в дорожном движении.

Абсолютно всем участникам дорожного движения необходимо знать и соблюдать ПДД. Помимо этого, любой гражданин обязан знать элементарные правила по оказанию первой доврачебной помощи пострадавшим в ДТП, а также уметь принять все необходимые меры по обеспечению безопасности для остальных участников дорожного движения, направленные на предотвращение возникновения новых ДТП с возможными пострадавшими.

Под профилактикой ДТП понимается направленная работа по пропаганде ПДД среди всего населения страны. Сотрудникам ДПС, учителям в школах и воспитателям в детских садах необходимо рассказывать о необходимых действиях людей по предотвращению возникновения аварий. Существуют различные методы по профилактике ДТП, среди них:

– разъяснительные беседы инспекторов ГИБДД о необходимости знания правил и культуры поведения на дорогах;

¹ Об утверждении административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 (зарег. в Минюсте РФ 18 июня 2009 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

– использование средств массовой информации, наружной рекламы и печатной продукции для наглядного представления статистических данных о количестве ДТП на том или ином участке дороги, совершенных за определенный временной промежуток, публикуемых для побуждения к соблюдению ПДД всеми участниками дорожного движения;

– беседы, которые проводятся с каждой категорией граждан. Сотрудниками отдела пропаганды ГИБДД разрабатываются уроки, учитывающие возрастную категорию и специфику различной аудитории. Для взрослых проводятся лекции и семинары, а для детей – разнообразные обучающие игры, работа по пропаганде правил поведения на дворовых территориях и на улицах города.

Учет и анализ ДТП осуществляются органами внутренних дел ГИБДД, владельцами транспортных средств, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647, приказом МВД России от 18 июня 1996 г. № 328 «О мерах по реализации постановления Правительства РФ от 29 июня 1995 г.», постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 894 «Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации».

Медицинские учреждения, независимо от форм собственности, ведут учет погибших и раненых в ДТП. Погибшими в ДТП считаются люди, скончавшиеся от полученных ранений в течение семи суток с момента происшествия.

Все владельцы транспортных средств обязаны немедленно сообщить в орган внутренних дел по месту своего нахождения о каждом ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств.

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под ДТП понимается событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Все ДТП принято делить на следующие виды: столкновение транспортных средств; опрокидывание транспортных средств; наезд на стоящее транспортное средство; наезд на препятствие; наезд на пешехода; наезд на велосипедиста; наезд на гужевой транспорт; падение пассажира; иной вид ДТП.

Одним из основных субъектов учета ДТП является Госавтоинспекция, деятельность которой в этом направлении регламентируется Инструкцией по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел, утвержденной приказом МВД России от 18 июня 1996 г. № 328.

На каждое ДТП с пострадавшими заполняется карточка учета ДТП, в которой отражаются сведения, характеризующие происшествие по различным параметрам. В частности, в карточку вносятся сведения о дате, времени, месте, виде происшествия, его участниках, транспортных средствах, степени тяжести последствий, нарушениях ПДД, послуживших причиной аварии, и др. Ответственность за полноту и правильность учета сведений о ДТП несут главные государственные инспекторы ГИБДД городов и районов.

На региональном уровне сбор и обобщение карточек учета ДТП осуществляются аппаратами ГИБДД, МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, на федеральном уровне – Главным информационно-аналитическим центром МВД России.

Работа по пропаганде безопасности дорожного движения регламентируется Наставлением по организации деятельности ГИБДД МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения, утверждённым приказом МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903. Данный документ определяет цели, задачи и основные направления социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности указанных подразделений по укреплению дисциплины участников дорожного движения, в том числе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

К целям пропагандистской деятельности, наряду с разъяснением действующего законодательства, отнесено информирование населения о целях и задачах Госавтоинспекции и содействие в установлении взаимопонимания между ее сотрудниками и участниками дорожного движения.

К наиболее важным задачам, решаемым подразделениями пропаганды, относятся:

- профилактика аварийности и правонарушений в области дорожного движения, предупреждение ДТП;
- создание системы дифференцированного информирования разных социальных и возрастных категорий участников дорожного движения о действующем законодательстве, нормативных правовых актах, работе Госавтоинспекции и в целом по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
- взаимодействие со средствами массовой информации и общественными объединениями;
- систематическое изучение общественного мнения о деятельности Госавтоинспекции и разработка на его основе предложений для принятия соответствующих управленческих решений.

В процессе своей деятельности вышеобозначенные подразделения анализируют различную информацию по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, планируют, организуют проведение пропагандистских мероприятий и осуществляют их методическое обеспечение, ведут учет результатов работы, реализуют иные функции, возложенные на них ведомственными нормативными правовыми актами.

В числе основных направлений деятельности ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения, помимо рассмотренных, можно выделить лицензирование производства регистрационных знаков, водительских удостоверений и другой продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении, установку и обслуживание технических средств организации дорожного движения. Осуществление указанных направлений деятельности ГИБДД регламентируется правительственными и ведомственными нормативными актами.

2. Анализ организационного построения и правовых основ деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

ГИБДД МВД России создана с целью реализации основных направлений государственной политики в сфере регулирования общественных отношений для обеспечения безопасности дорожного движения, защиты общественного правопорядка, пресечения, профилактики и выявления административных правонарушений и уголовно наказуемых преступлений.

Стоит отметить, что в данные общественные отношения включены следующие категории граждан:

– водитель – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению;

– пассажир – лицо, находящееся в транспортном средстве (на нем), кроме водителя, а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него);

– пешеход – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или вело-пешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства (ст. 1.2 ПДД РФ).

Основополагающими приоритетными задачами, стоящими перед ГИБДД МВД России, являются:

- 1) обеспечение исполнения физическими и юридическими лицами нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения;
- 2) сохранение жизни и здоровья граждан на улицах и автодорогах;
- 3) обеспечение активной пропаганды безопасности дорожного движения.

ГИБДД МВД России, как любое его иное самостоятельное структурное подразделение, располагает в основе своей деятельности обширной нормативной правовой базой, применение которой является необходимым условием для функционирования всей системы органов внутренних дел в России в целом.

Комплекс нормативных правовых актов, регламентирующий деятельность ГИБДД МВД России, состоит из:

– Конституции Российской Федерации, принятой всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.;

– Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 06.02.2020);

– Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 31.07.2020) (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 11 августа 2020 г.);

– Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) (далее – ФЗ № 196-ФЗ). ФЗ № 196-ФЗ определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. Задачами ФЗ № 196-ФЗ являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий (ч. 2 ст. 1 ФЗ № 196-ФЗ).

– Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 20.07.2020) (далее – ФЗ № 275-ФЗ). Данный ФЗ № 275-ФЗ регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации. Действие настоящего ФЗ № 275-ФЗ распространяется на все автомобильные дороги в Российской Федерации независимо от их форм собственности и значения (ч. 2 ст. 1 ФЗ № 275-ФЗ);

– Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (ред. от 20.07.2020) (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 28 августа 2020 г.);

– Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 01.04.2020);

– Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 25.05.2020) (далее – ФЗ № 40-ФЗ). Данный ФЗ № 40-ФЗ действует в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, определяет правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

– Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (ред. от 18.03.2020) (далее – ФЗ № 259-ФЗ). Данный ФЗ № 259-ФЗ регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации (ч. 1 ст. 1 ФЗ № 259-ФЗ). Также он определяет общие условия перевозок пассажиров

и багажа, грузов, соответственно, автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур (ч. 2 ст. 1 ФЗ № 259-ФЗ);

– Правил организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных постановлением Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» (ред. от 28.04.2020). Настоящие Правила определяют требования, предъявляемые при организации и осуществлении организованной перевозки группы детей, в том числе детей-инвалидов, автобусами в городском, пригородном или междугородном сообщении (п. 1 настоящих Правил);

– Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (ред. от 14.08.2020), устанавливающих порядок организации перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки (п. 1 настоящих Правил);

– Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (ред. от 26.03.2020), которые устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях ПДД РФ и не противоречить им (ст. 1.1 ПДД РФ);

– Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции, утвержденного постановлением Правительства РФ от 17 января 2007 г. № 20 «Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции» (ред. от 26.03.2020);

– постановления Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения») (ред. от 26.09.2019) (далее – постановление № 716). Постановление № 716 устанавливает порядок осуществления федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, который направлен на предупреждение, выявление и пресечение нарушений осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог, транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами – участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения посредством организации и проведения проверок указанных лиц, принятия предусмотренных законодательством Российской Федерации мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений;

– приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (ред. от 01.03.2018) (зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 5 июня 2014 г. № 32585), а также иными федеральными законами, указами и распоряжениями Президента РФ, постановлениями и распоряжениями Правительства РФ, нормативными правовыми актами МВД России, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

В структуру ГИБДД МВД России в соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденным Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» входит Главное Управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, основной задачей которого является координация государственной политики в области безопасности дорожного движения и руководство органами управления ГИБДД субъектов Российской Федерации.

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации Главного Управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России обязан:

1. Принимать активное участие в разработке и осуществлении главных направлений государственной политики в сфере реализации обеспечения безопасности дорожного движения, а также в координации функционирования федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области реализации обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Осуществлять полномочия представителя МВД России в отношениях с Правительством РФ, федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации.

3. Делать запросы и получать от федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципальных образований, юридических лиц и должностных лиц сведения о соблюдении ими нормативных правовых актов Российской Федерации в области осуществления обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Вносить в федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления муниципальных образований и юридических лиц предписания (постановления, представления, решения) об устранении нарушений законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

5. Создавать по согласованию с заинтересованными государственными органами представительные и экспертные органы (советы, комиссии, группы) по проблемам, относящимся к предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

6. Осуществлять руководство деятельностью главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации.

Координацией, управлением и руководством деятельностью территориальных подразделений в регионах занимается Управление ГИБДД субъектов Российской Федерации.

Территориальные подразделения ГИБДД МВД России входят в состав территориальных органов внутренних дел районного уровня. На данные подразделения возлагается исполнение функций ГИБДД МВД России в пределах территории соответствующего муниципального образования. В свою очередь они состоят из отделов:

– контроля соблюдения ПДД и других нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения;

– приёма квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдачи водительских документов;

– регистрации и учёта автотранспортных средств, выдачи государственных регистрационных знаков;

- регулирования дорожного движения;
- организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- проведения мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения;
- производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения;
- розыска угнанных, похищенных и скрывшихся с места ДТП транспортных средств;
- государственного учёта показателей состояния безопасности дорожного движения;
- выдачи разрешений на оборудование транспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами.

Кроме того, стоит отметить, что в непосредственном подчинении ГИБДД МВД России также находятся Центры автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее – ЦАФАП ОДД ГИБДД МВД России). Они осуществляют обработку данных о нарушениях ПДД, выявленных специальными техническими средствами фото-, видеофиксации, работающими в автоматическом режиме, выносят постановления о привлечении к административной ответственности по таким правонарушениям, а также контролируют их исполнение.

Аппарат каждого территориального подразделения ГИБДД МВД России в обязательном порядке составляют специальные уполномоченные службы и подразделения, имеющие свои особенные цели, задачи и функции, в состав которого непосредственно входят:

- ДПС, состоящая из строевых подразделений ГИБДД МВД России. Главными задачами ДПС являются организация безопасности дорожного движения, а также обнаружение и профилактика нарушений ПДД. Деятельность ДПС основана на принципах законности, гуманизма, уважения прав человека и гражданина, открытости, публичности. Указанное подразделение ДПС осуществляет контроль за исполнением юридическими лицами нормативных правовых актов в области организации дорожного движения;
- служба технического контроля, организующая надзор надлежащего технического состояния транспортных средств, а также соблюдение автотранспортными и иными организациями нормативных правовых актов в сфере технического состояния используемых транспортных средств;
- регистрационно-экзаменационные подразделения, осуществляющие выполнение государственных и муниципальных услуг по проведению экзаменационных испытаний на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, государственной регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним;

– подразделения розыска автотранспорта, осуществляющие розыск угнанного, похищенного и скрывшегося с места ДТП автотранспорта;

– служба пропаганды безопасности дорожного движения, занимающаяся организацией проведения агитационных, рекламных мероприятий, направленных на предотвращение ДТП, повышение авторитета и доверия у населения к деятельности ГИБДД МВД России, профилактической разъяснительной работы среди детей, родителей, педагогов во всех образовательных учреждениях, а также среди населения в целом; информированием населения о состоянии аварийности, вносимых изменениях в нормативные правовые акты Российской Федерации о безопасности дорожного движения через средства массовой информации, социальные сети и другие информационные источники;

– подразделения ГИБДД МВД России по исполнению административного законодательства (далее – ИАЗ ГИБДД МВД России), осуществляющие производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и содержание дорог должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие построенных и реконструированных дорог, их состояние установленным нормам и правилам удостоверяется актами приемки дороги и актами контрольных осмотров либо обследований дорог. Для осуществления этой работы в составе ГИБДД создана и действует служба организации движения и дорожной инспекции, цель деятельности которой состоит в совершенствовании организации дорожного движения, исключении дорожного фактора как условия ДТП. Указанная служба руководствуется Наставлением по службе дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, утвержденным приказом МВД России от 8 июня 1999 г. № 410 (в ред. от 07.07.2003). Подразделения организации движения и дорожной инспекции решают в основном инженерно-технические вопросы, касающиеся дорог и улиц.

В этой связи на нее возлагается решение основной задачи – осуществление государственного контроля и надзора в процессе проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации дорог и улиц, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и иных объектов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, которые она решает во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, военной автомобильной инспекцией, юридическими и физическими лицами, со средствами массовой информации.

В рамках своей компетенции подразделения дорожной инспекции выдают заключения на представленные для согласования проекты на строи-

тельство, реконструкцию и ремонт дорог, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, других объектов на дороге, согласовывают проекты организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, а также участвуют в реализации возлагаемых на МВД России функций государственного заказчика по разработке и изготовлению технических средств, автоматизированных систем и приборов, способствующих повышению безопасности дорожного движения, осуществляют согласование разрешений на распространение наружной рекламы и размещение иных объектов в пределах дорог и улиц, в полосе отвода и придорожной зоне дорог.

Кроме того, дорожная инспекция уполномочена участвовать в проведении мероприятий по временному ограничению или запрещению дорожного движения на участках дорог и улиц, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии; движения общественного транспорта по установленным маршрутам при несоблюдении необходимых требований нормативных правовых актов и технических норм, ремонтно-строительных и других работ; работы по изменению организации дорожного движения на отдельных участках дорог и улиц, железнодорожных переездах при проведении массовых мероприятий либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, а также запрещать или приостанавливать проведение на дорогах и улицах ремонтно-строительных работ, осуществляемых с нарушением требований технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Служба организации дорожного движения активно участвует в разработке проектов законодательных, иных нормативных правовых актов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, вносит предложения по их совершенствованию, а также научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, их внедрения в практическую деятельность ГИБДД.

3. Выявление проблем норм права различного уровня

Впервые ДТП посредством наезда автомобиля на пешехода произошло в 1896 г., это спустя 10 лет с момента изобретения автомобиля. В 1899 г. подобное же происшествие завершилось гибелью человека. С тех времен число ДТП постоянно увеличивается. Это вызывает вполне аргументированную тревогу. Безопасность дорожного движения обеспечивается нормальным функционированием абсолютно всех составляющих комплекса «водитель – автомобиль – среда движения». Между тем малая надёжность компонентов этой системы (низкая дисциплина участников движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобиля и дорог) является предпосылкой ДТП.

Проблема безопасности дорожного движения, связанная с обеспечением надёжной защиты жизни и здоровья людей, в последнее время приобрела важную роль в жизни общества. Ежегодно в Российской Федерации в результате ДТП погибают или получают травмы и увечья свыше 300 тыс. человек. На российских дорогах за последнее десятилетие погибло огромное количество детей в возрасте до 16 лет. Демографический ущерб от ДТП и их последствий за последнее десятилетие значительно вырос. По статистике аварий разных стран мира за 2018 год, Россия занимает 72 место из 175 стран¹.

Обеспечение безопасности дорожного движения в России является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, экономических и социальных проблем, содействия региональному развитию, повышения качества жизни.

Основной причиной является наличие сохраняющихся проблем в обеспечении безопасности дорожного движения, выраженных в недоработке и несовершенстве законодательственной базы, регулирующей данные общественные отношения.

Следует отметить, что в развитых странах уровень дорожного травматизма значительно ниже, чем в России, однако и там его снижение рассматривается как важнейшая задача.

Актуальность данной проблемы подтверждается особым вниманием, которое уделяет мировое сообщество данному вопросу. Организация Объединённых Наций характеризует положение с безопасностью дорожного движения как всемирный глобальный кризис. Масштаб дорожно-транспортного травматизма соответствует масштабу проблемы, угрожающей национальной безопасности Российской Федерации.

В 2008 году было принято распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»

¹ Статистика ДТП в России за 2019–2020 гг. и прошлые периоды // Автостат. Статистика и показатели. М., 2020. URL: <https://rosinfostat.ru/dtp> (дата обращения: 27.08.2020).

(ред. от 11.06.2014), которое утвердило транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, что в дальнейшем послужило созданию федеральных программ, таких как «Повышенное внимание к безопасности дорожного движения», национального проекта «Безопасные и качественные дороги», утверждаемых Правительством РФ. На основании этой стратегии органам исполнительной власти было рекомендовано в пределах своей компетенции при формировании региональных программ развития предусмотреть меры по реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией РФ на период до 2030 год, это свидетельствует о стремлении государства улучшить ситуацию в данной сфере.

На примере Республики Башкортостан можем отметить, что паспорт нацпроекта разработан Минтрансом России во исполнение Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и включает в себя четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть»; «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства»; «Безопасность дорожного движения»; «Автомобильные дороги Минобороны России». Срок реализации нацпроекта: с декабря 2018 года по 2024 год (включительно).

В России органы исполнительной власти и местного самоуправления не несут должной ответственности за состояние безопасности дорожного движения, вследствие чего мероприятия и программы, реализуемые в субъектах Российской Федерации, носят противоречивый характер, являются бессистемными и направлены преимущественно на решение локальных, текущих задач, а не на решение проблемы в целом.

В настоящий момент происходит разработка совместной стратегии действий всех федеральных министерств¹, органов исполнительной власти регионов и общественных организаций, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации установлены Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Единый правовой порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации в настоящее время определяется ПДД, утверждёнными постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (ред. от 26.03.2020) (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 26 марта 2020 г.).

Сам по себе этот факт вызывает вопрос: «Почему до сих пор не разработан и не принят Федеральный закон о ПДД?». Речь идёт о важнейшей об-

¹ Куницына Е. Д. Некоторые проблемы правовой регламентации основ безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2019. № 19 (257). С. 212–214.

ласти правовой охраны общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения на всем пространстве крупнейшего государства мира.

Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации непосредственно связано с результатами социально-экономических и политических преобразований, развитием гражданского общества, вследствие чего не может быть решена без совместного взаимодействия государства и общества. Особая роль в этом отведена органам ГИБДД МВД России.

Принятый Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Закон БДД) уже не способен в полной мере воздействовать на снижение аварийности и травматизма на дорогах, поскольку за прошедшее время в стране произошли существенные изменения в законодательстве, системе и структуре федеральных органов исполнительной власти, содержания и формах реализации предоставленных им полномочий.

Согласно абз. 2 ст. 2 Закона о БДД под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. При этом безопасность дорожного движения определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий (абз. 3 ст. 2 Закона о БДД). Таким образом, безопасность дорожного движения является одной из качественных характеристик самого процесса дорожного движения и составной частью данного процесса на всех его стадиях.

Важной проблемой и, как следствие, недостатком Закона о БДД является часто встречающееся наличие бланкетных норм, применение которых требует обращения к иным нормативным правовым актам, имеющим различную юридическую силу.

К примеру, в ст. 9 Закона о БДД предусмотрен Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденный Правительством РФ. Статья 14 Закона о БДД содержит норму, согласно которой «основания временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на дорогах устанавливаются законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации о безопасности дорожного движения».

Таким образом, отсылочные нормы, предусматривающие необходимость наличия законодательных или иных нормативных правовых актов, имеются и в ряде других статей.

Согласно ст. 2 Закона о БДД процесс обеспечения безопасности дорожного движения – это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения ДТП, снижение тяжести их последствий. В связи с этим возникает вопрос: «Состояние дорожного покрытия и его улучшение

так же является обязанностью государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения или же это отдельная задача, не входящая в рамки определения данного процесса?».

Внутренние функции государства представляют собой основные направления разнообразной внутренней деятельности государства, обусловленные необходимостью решения стоящих перед ним внутренних задач. Они очень разнообразны и охватывают практически все сферы общества и государства. Согласно Конституции РФ человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства.

Для решения следующих проблем, являющихся результатом низкого уровня дорожной безопасности, необходимо совершенствовать функционирование системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Можно выделить следующие функциональные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

Первая проблема связана с координацией структур, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения – структур, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России), Министерству внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД России), Министерству здравоохранения и социального развития Российской Федерации (далее – Минздравсоцразвития России), Министерству образования и науки Российской Федерации (далее – Минобрнауки России), Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (далее – МЧС России) и т. д.

Вторая – проблема комплексного обеспечения (нормативного, материально-технического, технологического, информационного, кадрового, финансового) деятельности всех структур системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Третья – проблема научного обеспечения системы безопасности дорожного движения как элемента, направленного на обобщение положительного мирового опыта, накопления информации о влиянии различных условий на безопасность дорожного движения, разработку различных технологий, методик и алгоритмов.

Ситуация с аварийностью ухудшается в связи с тем, что постоянно возрастает мобильность населения, а также снижаются объемы перевозок общественным транспортом, растёт число личных транспортных средств, возникает диспропорция между такими показателями, как увеличение числа транспортных средств и протяженность дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Так, в России уровень автомобилизации в 1995 г. составлял примерно 135 ед. транспортных средств на 1 тыс. жителей, к 2007 г. он уже превысил

250 ед. транспортных средств на 1 тыс. жителей, тогда как дорожно-транспортная инфраструктура соответствует уровню 60–100 ед. транспортных средств на 1 тыс. жителей. Парк автомобилей ежегодно увеличивается примерно на 10 %, однако прирост протяженности дорог существенно ниже – 1 %.

На сегодняшний день автопарк России составил 51,8 млн единиц техники, из которых 84 % (43,5 млн) – легковые автомобили¹. Таким образом, в России на 1 000 человек приходится около 330 легковых автомобилей, что существенно выше показателя автомобилизации страны, зафиксированного ранее.

Следствием этого является постоянное увеличение стесненности дорожного движения, рост количества непосредственных взаимодействий различных участников дорожного движения, которые в большинстве своем носят конфликтный характер и часто перерастают в ДТП.

Такая ситуация характерна для всех стран с рыночной экономикой на этапе роста автомобилизации, что не означает отсутствие возможности стабилизировать и последовательно снижать рост ДТП.

Зарубежный опыт повышения уровня безопасности дорожного движения свидетельствует, что даже при уровне автомобилизации, в 2–4 раза превышающем существующий уровень в России, с помощью программно-целевого подхода можно снижать уровень аварийности на 3–5 % в год.

В течение последних 10 лет в области безопасности дорожного движения успешно реализован потенциал эффективных и определенных решений такими странами, как, например, Скандинавия, Германия и т. д. Прежде всего решение данной проблемы заключается в совершенствовании системы управления безопасностью дорожного движения, информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, работе с детьми по профилактике ДТП, ограничениях скорости движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуске к управлению транспортными средствами, формировании общественного мнения и пропаганде в области безопасности дорожного движения (в частности, использование ремней безопасности, шлемов, светоотражателей и др.).

Результатом таких несложных действий стали самые безопасные дорожные сети в мире, на которых продолжает снижаться аварийность независимо от высокого уровня автомобилизации в этих странах.

Вместе с тем следует отметить, что в настоящий момент ситуация автомобилизации России является аналогичной ситуации в зарубежных странах в 1970-х гг. Заключается это в бурном росте уровня автомобилизации,

¹ Статистика о состоянии парка автомобильной техники на территории Российской Федерации // Автостат. Статистика и показатели. М., 2020. URL: https://www.autostat.ru/news/37917/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop (дата обращения: 27.08.2020).

сопровождающегося резким снижением безопасности дорожного движения, что в свою очередь требует разработки срочных и результативных решений на государственном уровне.

В процессе изучения и адаптации зарубежного опыта в России открывается существенный нереализованный потенциал снижения аварийности на дорогах, однако положительный результат может быть возможен лишь в случае, когда соответствующие решения будут выполняться на основе программно-целевого подхода, требующего координации усилий всех структур, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов на основе научно-обоснованной приоритетности мероприятий, выработки и реализации долгосрочной стратегии повышения безопасности дорожного движения.

Сфера обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой сложную многоотраслевую совокупность функциональных элементов транспортно-дорожного комплекса, состоящую из субъектов транспортной, дорожной, образовательной, медицинской и иной деятельности, формирующих и управляющих подсистемой дорожного движения.

К объектам обеспечения безопасности дорожного движения относятся участники дорожного движения, транспортные средства, дороги и их инженерное обустройство и оборудование, технические средства организации дорожного движения, специалисты по организации и управлению дорожным движением и т. д.

От качества функционирования и правильной организации всех элементов, обеспечивающих безопасность на дороге, начиная от проектирования, изготовления, эксплуатации и использования различных достижений науки, зависит решение проблем с безопасностью дорожного движения.

Таким образом, сфера обеспечения безопасности дорожного движения обладает признаками сложных систем и представляет собой совокупность разнородных взаимодействующих между собой функциональных элементов, связанных общей целью функционирования – повышением безопасности дорожного движения. К ней применимы все системные атрибуты: цель, структура, процесс (алгоритм), качество (эффективность) функционирования, а также техническая, технологическая и иная реализуемость.

Согласно общей теории систем функционирование системы является процессом достижения поставленной цели при наличии ресурсов, определенной организационной структуры, технологических процессов и условий внешней среды. В идеальных условиях при оптимальной организационной

структуре, выполнении всех нормативных требований и отсутствии отрицательных внешних воздействий (или быстрой адаптации системы) цель будет достигнута¹.

В процессе функционирования система достигает определенного результата – эффекта. Под эффективностью системы понимается степень фактического достижения результата, т. е. степень соответствия действительного результата такому значению, которое должно быть получено при выполнении системой всего комплекса вышеперечисленных функций. Эффективность системы зависит от того, насколько эффективны ее подсистемы, и наоборот.

Для исследования процессов, протекающих в дорожно-транспортной системе или ее подсистеме, используется совокупность методов и средств, обычно применяемых для анализа функциональных или управляемых систем.

Структура системы обеспечения безопасности дорожного движения строится на основе ее первичных элементов – субъектов разных видов деятельности, качество и эффективность работы которых в основном и определяет уровень безопасности дорожного движения.

Общие принципы организации любой деятельности как целенаправленного, т. е. управляемого процесса излагаются в литературе по теории управления.

Цели системы устанавливаются нормативами и целевыми показателями, по которым осуществляется оценка эффективности функционирования системы.

Степень достижения поставленных перед системой и ее подсистемами целей в рассматриваемый момент времени оценивается в форме отношения целевого значения показателя функционирования системы к его текущему значению.

Формально структура модели любой частной деятельности как воздействие на объект системного управления в приложении к системе управления безопасностью дорожного движения в общем виде представляется преобразованием потребностей общества в массивы соответствующих им целей и показателей функционирования системы как измерителей желаемого результата управления.

На входы управляемых объектов, в качестве которых выступает функциональная деятельность того или иного субъекта, в соответствии с целями подается вектор множества сигналов различной природы, преобразуемый далее в фактически реализуемый результат – вектор выходных сигналов.

¹ Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник для вузов. М., 2013. С. 271.

Принцип управляемости в любой деятельности определяется наличием в системе каналов обратной связи, которые в совокупности с элементом сравнения обеспечивают выработку программы воздействия на объект управления, устраняющего разницу между входными и выходными сигналами.

При этом может быть использована любая степень детализации, т. е. под объектом управления понимается различный субъект транспортной деятельности, равно как и вид этой деятельности. Сигналами могут быть материальные, информационные, финансовые и иные потоки.

Входные сигналы – это мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, включающие в себя команды (распоряжения, инструкции, законы, стратегии), ресурсы (материальные и финансовые вложения) и т. д.

Под внешними сигналами понимаются разнообразные помехи возмущающего характера, обуславливающие неопределенность в понимании природы блоков, несовершенство технических средств, нестабильность объекта управления и т. п.

Характер выходных сигналов – это система показателей результатов функциональных процессов (промежуточные координаты) и далее обеспечиваемый субъектом уровень безопасности дорожного движения. Такое представление системы дает возможность сравнения и оценки эффективности деятельности субъектов и всей системы в целом¹.

Экономический показатель полученного снижения уровня безопасности дорожного движения посредством сокращения ущерба от ДТП учитывается при оценке экономической эффективности проводимых мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, после чего она соотносится с затратами на сами эти мероприятия.

Наряду с этим существуют и различные внешние возмущающие помехи, которые способны значительно повлиять на безопасность дорожного движения и исказить показатели продуктивности работы всей системы. Для этого, к примеру, применяют корректировку показателей с учетом новых условий, изменения численности жителей рассматриваемой территории, числа транспортных средств, объема транспортной работы, менталитета участников дорожного движения.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения структуры – от правительственных до низовых, производственных – можно представить связанной последовательностью. Каждая структура этой последовательности функционально обязательна и выполняет только свои функции.

Реализация принципа управляемости в любой деятельности означает наличие полного набора функциональных и необходимых элементов

¹ Безопасность дорожного движения: учебное пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта / В. В. Амбарцумян [и др.]; под ред. В. Н. Луканина. М.: Машиностроение, 2010. С. 304.

в системе каналов обратной связи. Формально к причинам принципиальной невозможности обеспечить в системе управляемые процессы с заданным качеством относятся отсутствие любого функционального блока или функциональной связи и дефекты в организации их деятельности.

Таким образом, система государственного управления безопасностью дорожного движения¹ представляет собой сложную совокупность субъектов, направленных на обеспечение сокращения ДТП и жертв на дорогах.

С позиции системного подхода деятельность по обеспечению эффективного и безопасного функционирования системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» может быть рассмотрена как последовательность действий, осуществляемых на трех уровнях управления, конечной целью которой является безопасность дорожного движения²:

1 уровень – предусматривает создание системы законодательных и иных нормативных правовых актов, а также стандартов на транспортные средства и технические средства организации дорожного движения, строительных норм и правил на автомобильные дороги, технических регламентов, содержащих общие требования безопасности по всем компонентам системы «водитель – автомобиль – дорога – среда».

2 уровень – предусматривает непосредственную реализацию требований системы законодательных и иных нормативных правовых актов 1-го уровня в процессе создания транспортных средств, строительства, реконструкции и содержания дорожной сети, организации дорожного движения, а также при подготовке водителей и обучении населения правилам безопасности дорожного движения.

3 уровень – предусматривает организацию контроля функционирования всех компонентов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» в процессе дорожного движения и принятие соответствующих мер для поддержания должного уровня безопасности системы.

Исходя из требований Закона о БДД, основные направления обеспечения безопасности дорожного движения можно сгруппировать в следующие семь блоков:

1) установление полномочий и ответственности правительства, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;

2) разработка и утверждение законодательных и иных нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

¹ Куницына Е. Д. Некоторые проблемы правовой регламентации основ безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2019. № 19 (257). С. 212–214.

² Буга П. Г., Шелков Ю. Д. Организация пешеходного движения в городах: учебник для вузов. М.: Высшая школа, 2013. С. 231.

3) регулирование деятельности на автомобильном, городском транспорте, в дорожном хозяйстве, осуществление деятельности по организации дорожного движения;

4) организация подготовки водителей транспортных средств, обучение населения ПДД;

5) проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

6) сертификация объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства, лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения;

7) осуществление надзора и контроля выполнения законодательных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Каждый из блоков представляет определенные направления деятельности, участниками которой могут быть как государственные, так и иные структуры любых форм собственности, функционирующие в рамках законодательства.

На государственном уровне решаются наиболее фундаментальные проблемы дорожного движения – разработка законодательных и иных нормативных актов, планирование развития автомобилизации, принятие решений о структуре органов управления в рассматриваемой сфере, разработка программ повышения безопасности дорожного движения, дорожного строительства, утверждение государственных стандартов и технических регламентов на автомобильные дороги, транспортные средства и т. п. На уровне субъектов Российской Федерации рассматриваются практические вопросы обеспечения функционирования системы «водитель – автомобиль – дорога – среда».

Все они входят в компетенцию соответствующих структур управления и подведомственных им организаций и решаются для конкретного региона¹.

Эти направления охватывают основные виды деятельности по обеспечению эффективного функционирования системы «водитель – автомобиль – дорога – среда», главным образом применительно к задачам, которые должны решаться специалистами по организации и безопасности дорожного движения. В числе названных направлений большое значение имеют деятельность образовательных учреждений по обучению водителей и различных групп населения ПДД и правилам безопасного поведения, медицинских служб по оказанию помощи пострадавшим в результате ДТП, работа средств массовой информации (газеты, радио, телевидение) по пропаганде безопасности дорожного движения, органов страхования и др.

¹ Орешкина И. Б. Теоретико-правовой обзор актуальных проблем реализации правовых норм в сфере безопасности дорожного движения Российской Федерации // Вестник Евразийской академии административных наук. 2014. № 4. С. 14–23.

На основе анализа отечественного и зарубежного опыта инженерная деятельность по организации дорожного движения может быть представлена в виде пяти укрупненных блоков:

1. Основой для разработки мероприятий по организации дорожного движения является информация о состоянии существующей организации движения, данные об интенсивности движения, составе транспортных и пешеходных потоков, другая информация о дорожном движении. Такую информацию собирают проектные, дорожно-эксплуатационные, коммунальные организации, которым поручено разработать комплекс мер по совершенствованию организации дорожного движения.

2. Работа по выявлению участков концентрации ДТП на существующей дорожной сети, мест с ограниченной пропускной способностью, участков, где наблюдаются задержки транспортных и пешеходных потоков, базируется на данных статистики ДТП, сведениях ГИБДД МВД России о нарушениях ПДД, оценке пропускной способности отдельных элементов дорожной сети, результатах изучения условий движения.

Работу по выявлению опасных мест должны систематически выполнять подразделения ГИБДД МВД России, обслуживающие данную городскую территорию или дорогу. Изучение опасных мест и оценку пропускной способности могут проводить как сотрудники ГИБДД, так и организации, которым поручена разработка предложений (проектов) по совершенствованию дорожного движения.

3. На основе информации о состоянии дорожной сети, организации дорожного движения, данных о ДТП и участках их концентрации, наличия опасных мест разрабатываются проекты по организации дорожного движения с необходимым экономическим обоснованием. В зависимости от поставленной задачи проект разрабатывается для города (городского района), отдельного участка (перекрестка, участка дороги), автомобильной дороги или городской магистрали в целом.

4. Непосредственное участие в реализации разработанных мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения, осуществляемых в порядке авторского надзора, дает возможность корректировать при необходимости проектные решения и одновременно с этим проверять их на практике.

5. Оперативные изменения организации дорожного движения необходимы при проведении массовых мероприятий (митингов, демонстраций, спортивных соревнований, праздничных шествий), а также в случае возникновения на отдельных участках дорожной сети заторов (исчерпание пропускной способности), в местах ДТП, при проведении аварийно-спасательных работ. Как правило, места проведения массовых мероприятий заранее известны, поэтому службы организации дорожного движения должны

иметь проработанные и согласованные с заинтересованными организациями схемы объезда временно закрываемых для движения участков дорожной сети.

Реализация оперативных изменений организации дорожного движения подразделения ГИБДД МВД России, осуществляемой на основе изучения мест возникновения возможных заторов дорожного движения и проработки схем движения на этих участках, осуществляется посредством установки временных знаков, светофоров, нанесения разметки.

В настоящее время все страны с высоким уровнем автомобилизации имеют национальные и региональные программы повышения безопасности дорожного движения, которые позволяют скоординировать мероприятия, направленные на снижение числа ДТП и пострадавших в результате ДТП. Основным показателем эффективности мероприятий по безопасности дорожного движения считается численность погибших на 1 миллионный километр пробега всех транспортных средств.

Изменения затрагивают прежде всего баланс ответственности за безопасность движения. Практика показывает, что новая этика, новый подход и новые представления о безопасности дорожного движения стимулировали множество нововведений в дорожно-транспортном комплексе и открыли новые инновационные перспективы.

Концепция нулевой смертности означает принципиально новый взгляд на проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения. Концепция нулевой смертности основывается на программно-целевом подходе и рассматривает дорожно-транспортную систему как единое целое, компоненты которого – дороги, транспортные средства и пешеходы – во взаимодействии друг с другом гарантируют безопасность.

Концепция нулевой смертности состоит из ряда основополагающих элементов, каждый из которых вносит свой вклад в обеспечение безопасности. В их число входят этические принципы, особенности человека, ответственность, научные данные, а также взаимодействие и взаимозависимость всех составляющих дорожно-транспортной системы.

В основе Концепции нулевой смертности лежит этический принцип неприемлемости гибели людей и получения ими тяжелых телесных повреждений на дорогах. Единственное приемлемое число погибших и получивших тяжелые телесные повреждения – это ноль. Основная идея Концепции основана на понимании того, что дорожно-транспортная система должна учитывать тот факт, что человек не совершенен. Незначительные ошибки на дорогах слишком часто ведут к гибели людей.

Обеспечение безопасности дорожного движения в рамках Концепции нулевой смертности предполагает принятие всех возможных мер для предотвращения и смягчения результатов человеческих ошибок, а значит предотвращения гибели людей и получения ими тяжелых телесных повреждений.

Если ранее меры по обеспечению безопасности дорожного движения были направлены главным образом на предотвращение аварий, то после принятия Концепции нулевой смертности их целью стало предотвращение тяжелых телесных повреждений.

Чтобы исключить гибель людей и получение ими ранений в результате ДТП, необходимо создавать определенные условия. Исходным пунктом для формирования дорожно-транспортной системы являются недостатки человека. Параметры дорожно-транспортной системы должны определяться исходя из того, какие внешние воздействия способен перенести человек. Это может быть выражено через научно подтвержденные показатели, основывающиеся на сегодняшних характеристиках автомобилей и дорог:

- при наезде автомобиля, едущего со скоростью 30 км/ч, большинство людей выживают;

- при наезде автомобиля, едущего со скоростью 50 км/ч, большинство людей гибнут;

- безопасный автомобиль защищает пассажиров на скорости до 70 км/ч при фронтальном столкновении и на скорости до 50 км/ч при боковом столкновении при условии использования всеми пассажирами ремней безопасности.

Концепция нулевой смертности предполагает новый взгляд на ответственность. Основная ответственность за безопасность дорожного движения возлагается на создателей дорожно-транспортной системы, к которым в первую очередь относятся дорожные службы, автомобильная промышленность, полиция, законодательные органы. Именно на них лежит ответственность за создание системы, нейтрализующей ошибки, совершаемые водителями и пешеходами. Однако за безопасность дорожного движения несут ответственность и многие другие организации: например, перевозчики пассажиров и грузов, организации системы медицинского обслуживания, системы правосудия, образовательные учреждения и др. Участники дорожного движения обязаны соблюдать законы и ПДД.

Описанный выше подход кардинально изменил направление работы по обеспечению безопасности дорожного движения в северных странах: привлек внимание к важности взаимодействия на стадии разработки транспортных средств и планирования дорожной среды, а также учета в этом процессе человеческого фактора. Результат – самые безопасные дороги. В перспективе многие страны также планируют присоединиться к Концепции нулевой смертности: например, Швейцария. Во всех странах – лидерах в области дорожной безопасности на национальном уровне действуют ежегодно обновляемые программы повышения безопасности дорожного движения. В настоящее время зарубежные специалисты фокусируют внимание на информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, формировании общественного мнения и пропаганды в области безопасности дорожного движения, обязательном использовании средств индивидуальной защиты

(ремней безопасности, шлемов, светоотражателей), работе с детьми по профилактике ДТП, решениях по сдерживанию скоростей движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуске к управлению транспортными средствами, предотвращении случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения, ужесточении требований по обеспечению безопасности к конструкции и оборудованию транспортных средств.

В Канаде программа повышения безопасности дорожного движения предусматривает следующие направления деятельности:

- анализ дефектов транспортных средств и возврата проданных транспортных средств для устранения неисправностей, влияющих на безопасность дорожного движения;
- ужесточение требований к импортируемым транспортным средствам.

Большое внимание в программах повышения безопасности дорожного движения уделяется определению групп риска, с которыми следует сосредоточить работу по профилактике ДТП. Это позволяет целенаправленно устремлять усилия и средства и достигать желаемого результата.

Далее рассмотрим основные этапы формирования и реализации программ повышения безопасности дорожного движения:

- анализ статистических данных и определение достоверных фактов;
- формулировка целей;
- определение основных проблем, требующих решения для достижения цели;
- поиск и определение приемлемых альтернатив;
- оценка эффекта от реализации каждой альтернативы;
- сравнение альтернатив и определение приоритета в действиях по повышению безопасности дорожного движения;
- выбор мероприятий по сокращению числа ДТП;
- реализация мероприятий;
- проведение аудита мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- переоценка фактов, целей и альтернатив на основе результатов аудита.

Комплексная система предупреждения ДТП должна строиться на принципах:

- применения системных методов организации и управления безопасности дорожного движения;
- обобщения накопленного опыта, в том числе зарубежного;
- использования методов экономического обоснования мероприятий в качестве инструмента подготовки управленческих решений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В рамках решения первоначальной задачи совершенствования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения необходимо осуществление комплекса мер по совершенствованию ее подсистем организационного, правового, методического, кадрового, информационного и других видов обеспечения. Решение задачи повышения эффективности контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения предполагает совершенствование системы взаимодействия контрольно-надзорных органов, внедрение современных технических средств контроля скоростного режима движения, транспортно-эксплуатационного состояния опасных участков дорог.

Приоритетными являются: выполнение требований государственных стандартов, правил и методик, регламентирующих безопасность и эффективность транспортного процесса; системная работа с водителями транспортных средств и другими участниками дорожного движения; совершенствование дорожной сети, технического состояния транспортных средств.

В настоящий момент на основании распоряжения Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р в России вступила в силу и действует Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. (далее – Стратегия).

Правовую основу Стратегии составляют Конституция РФ, федеральные конституционные законы, федеральные законы, а также принятые в соответствии с ними нормативные правовые акты Президента РФ, Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти.

При разработке Стратегии были учтены Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, Концепция внешней политики Российской Федерации, Концепция общественной безопасности в Российской Федерации, Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях. Стратегия разработана в целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации на среднесрочный период.

Общий подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения базируется на решениях органов государственной власти,

в соответствии с которыми безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как речь идет о сохранении жизни и здоровья граждан страны, фактически о повышении качества жизни. В связи с этим для безопасности дорожного движения необходимо привлечение усилий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, а также структур российского бизнес-сообщества.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб, вот почему одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны является обеспечение безопасности дорожного движения на дорогах страны.

Заключение

В России действует современный и хорошо проработанный перечень Правил дорожного движения, соблюдение которого позволяет минимизировать риски любых аварий. Проблема заключается в том, что при возникновении ДТП, причиной которых становится управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, органам дорожного правопорядка практически невозможно определить уровень этилового спирта в выдыхаемом воздухе без проверки соответствующим прибором, зачастую лишь заключение медицинского освидетельствования на состояние опьянения способно показать истинную причину ДТП. Та же проблема возникает с водителями, чей стиль езды предполагает превышение установленного скоростного режима. Как правило, это опытные участники движения, которые уверены в своих силах, но не всегда адекватно оценивают ситуацию. Обе группы представляют опасность для других автомобилистов, равно как и пешеходы, которые в целях экономии времени решаются на переход в неустановленных местах.

Бороться с такими явлениями, по мнению авторов, может помочь повышение общей культуры вождения и водительская дисциплина. Также этому может способствовать надлежащая эксплуатация проезжих частей и своевременное обслуживание транспортных средств. Данный вопрос является предметом дискуссий многих лет, а применяемые меры профилактики этих направлений не всегда являются эффективными.

Для того чтобы изменить ситуацию, связанную с большим количеством аварий, необходимо полностью менять сам подход к визуализации и проектированию в стране дорог, автомагистралей, улучшать качество разметки и информативность дорожных знаков, полос для движения общественного транспорта, увеличивать ограничение по скоростному режиму, улучшать качество образования при подготовке водителей и повышать водительскую дисциплину и культуру на дорогах.

Список использованных источников

I. Нормативные правовые акты Российской Федерации

1. **Российская Федерация. Конституция** (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года, с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.07.2020). – Текст : электронный.

2. **Российская Федерация. Законы. Градостроительный кодекс Российской Федерации** : федеральный закон от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 28 августа 2020 г.) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_51040/ (дата обращения: 25.08.2020). – Текст : электронный.

3. **Российская Федерация. Законы. О полиции** : федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.08.2020). – Текст : электронный.

4. 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»)» : решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (ред. от 25.12.2018) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.08.2020). – Текст : электронный.

5. Об утверждении административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 25.08.2020). – Текст : электронный.

6. О некоторых мерах по совершенствованию деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по профилактике правонарушений : приказ МВД России от 29 января 2009 г. № 60 // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.06.2020). – Текст : электронный.

7. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») : постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 26.03.2020) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.06.2020). – Текст : электронный.

8. Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации : приказ Министерства транспорта РФ от 15 января 2014 г. № 7 (ред. от 01.03.2018) (зарегистрировано в Министерстве юстиции РФ 5 июня 2014 г. № 32585) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.06.2020). – Текст : электронный.

9. Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами : правила организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденные постановлением Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177 (ред. от 28.04.2020) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.06.2020). – Текст : электронный.

10. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом : постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 (ред. от 14.08.2020) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.06.2020). – Текст : электронный.

11. Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции : постановление Правительства РФ от 17 января 2007 г. № 20 (ред. от 26.03.2020) // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.06.2020). – Текст : электронный.

II. Учебная, научная литература и иные материалы

1. **Бабков, В. Ф.** Дорожные условия и безопасность движения : учебник для вузов / В. Ф. Бабков. – Москва : Транспорт, 2013. – 271 с. – Текст : непосредственный.

2. Безопасность дорожного движения : учебное пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта / В. В. Амбарцумян [и др.]; под ред. В. Н. Луканина. – Москва : Машиностроение, 1998. – 304 с. – Текст : непосредственный.

3. **Буга, П. Г.** Организация пешеходного движения в городах : учебник для вузов / П. Г. Буга, Ю. Д. Шелков. – Москва : Высшая школа, 1980. – 231 с. – Текст : непосредственный.

4. **Куницына, Е. Д.** Некоторые проблемы правовой регламентации основ безопасности дорожного движения / Е. Д. Куницына // Молодой ученый. – 2019. – № 19 (257). – С. 212–214. – Текст : непосредственный.

5. **Орешкина, И. Б.** Теоретико-правовой обзор актуальных проблем реализации правовых норм в сфере безопасности дорожного движения Российской Федерации / И. Б. Орешкина // Вестник Евразийской академии административных наук. – 2014. – № 4. – С. 14–23. – Текст : непосредственный.

6. **Погонина, Е. А.** Основы профайлинга в обеспечении безопасности на транспорте : учебно-методическое пособие / Е. А. Погонина [и др.]. – Белгород : Белгородский ЮИ МВД России имени И. Д. Путилина, 2017. – 52 с. – Текст : непосредственный.

7. **Рубцова, М. В.** Роль прокурорского надзора за исполнением законов при предоставлении государственных услуг на транспорте / М. В. Рубцова // Евразийский союз ученых. – 2015. – № 8 (17). – С. 156–158. – Текст : непосредственный.

8. Статистика ДТП в России за 2019–2020 год и прошлые периоды // Автостат. Статистика и показатели : [официальный сайт]. – Москва, 2020. – URL: <https://rosinfostat.ru/dtp/> (дата обращения: 27.08.2020). – Текст : электронный.

9. Статистика о состоянии парка автомобильной техники на территории Российской Федерации // Автостат. Статистика и показатели : [официальный сайт]. – Москва, 2020. – URL: https://www.autostat.ru/news/-37917/?utm_source=uxnews&utm_medium=desktop (дата обращения: 27.08.2020). – Текст : электронный.

Учебное издание

Аскарова Айгуль Ринатовна
Юсупова Светлана Инвировна
Иванов Сергей Валерьевич

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ГИБДД МВД РОССИИ**

Учебное пособие

Редактор Д. И. Шабазова

Подписано в печать 01.03.2021

Гарнитура Times

Уч.-изд. л. 2,3

Тираж 90 экз.

Заказ № 7

Формат 60x84 1/16

Усл. печ. л. 2,5

*Редакционно-издательский отдел
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*

*Отпечатано в группе полиграфической и оперативной печати
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*