



Министерство внутренних дел Российской Федерации

Орловский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации  
имени В.В. Лукьянова

А.В. Амеличкин, П.Г. Андреев, С.А. Калауов

**ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:  
ИСТОРИЯ, СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

*Учебное пособие*

Орёл  
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова  
2023

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

**Орловский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации  
имени В.В. Лукьянова**

**А.В. Амеличкин, П.Г. Андреев, С.А. Калауов**

**ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:  
ИСТОРИЯ, СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

*Учебное пособие*

**Орел  
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова  
2023**

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)116.1**  
**А61**

**Рецензенты:**

А.С. Квитчук, д-р юрид. наук, профессор  
(Санкт-Петербургский университет МВД России);  
Л.В. Столбина  
(Белгородский юридический институт  
МВД России имени И.Д. Путилина)

**Амеличкин, Алексей Викторович.**  
**А61      Общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения: история, состояние и перспективы развития : учебное пособие / А.В. Амеличкин, П.Г. Андреев, С.А. Калауов. – Орёл : Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023. – 66 с.**

Учебное пособие посвящено рассмотрению особенностей развития общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения. В работе комплексно изучены общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, выявлены особенности их формирования и развития, а также обозначены приоритетные направления повышения качества обеспечения безопасности дорожного движения.

Для специалистов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, руководителей и сотрудников ГИБДД МВД России, слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)116.1**

**© ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	5
1. Структура, основные функции и особенности формирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	10
2. Состояние системы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе, а также перспективы её развития.....	31
Заключение.....	65

## ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

В работе применяются следующие сокращения и обозначения:

- БДД – безопасность дорожного движения
- ВЦИК – Всероссийский центральный исполнительный комитет
- ГАИ – Государственная автомобильная инспекция
- ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения
- ГУКХ – Главное управление коммунальным хозяйством
- ДОПОГ – Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
- ДТП – дорожно-транспортное происшествие
- ДПС – дорожно-патрульная служба
- КоАП – Кодекс об административных правонарушениях
- МВД – Министерство внутренних дел
- МКАД – московская кольцевая автомобильная дорога
- НКВД – Народный комиссариат внутренних дел
- ОВД – орган внутренних дел
- ООН – Организация Объединённых Наций
- ОРУД – отделы регулирования уличного движения
- ПДД – правила дорожного движения
- РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
- РФ – Российская Федерация
- СНК – Совет народных комиссаров
- СССР – Союз Советских Социалистических Республик
- УДС – улично-дорожная сеть
- УК – Уголовный кодекс
- УПК – Уголовно-процессуальный кодекс
- ФИС – Федеральная информационная система
- ФЗ – Федеральный закон
- ЦУМТ – Центральное управление местного транспорта

## ВВЕДЕНИЕ

Негативные явления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на современном этапе развития приобретают постоянно обостряющийся характер, что существенно сказывается на развитии государства и общества в частности.

В развитии любого современного государства большую роль играет транспорт. Особая роль в транспортном комплексе отводится автомобильному транспорту, который дает возможность решать многие проблемы современного мира.

Так, достаточно высокие темпы автомобилизации в настоящее время объясняются большей, в сравнении с другими транспортными средствами, эффективностью и возможностью независимой от других видов транспорта работы, мобильностью автомобиля. В современном мире наблюдается устойчивая тенденция по росту парка транспортных средств и, как следствие, роста объемов перевозки различных грузов, пассажиров автомобильным транспортом, развитием дорожной сети.

Поэтому транспорт является ключевой отраслью рыночной экономики. В период глобализации дальнейшее активное развитие экономики невозможно без эффективного транспортного обеспечения по всей экономической цепи: снабжения – производство – сбыт. От надёжности, эффективности работы транспорта во многом зависит трудовой ритм различных предприятий в области промышленности, сельского хозяйства, строительства. Каждый год парк автомобилей, а также объём грузоперевозок и пассажиропоток, перевозимый автомобильным транспортом, увеличиваются быстрее, чем на других видах транспорта.

Аварийность в сфере дорожного движения отнесена ООН (Организация Объединённых Наций) к главным угрозам современности. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН закрепила цель нового десятилетия – снизить к 2030 году на 50 % смертность и травматизм в результате ДТП во всем мире.

Такая озабоченность мирового сообщества проблемами в области обеспечения безопасности дорожного движения не случайна, так как проблема безопасности дорожного движения в современном мире по-прежнему занимает одно из ключевых мест, мешающих эффективному развитию человечества.

Наиболее объективно проблематику данной сферы общественных отношений раскрывает актуальная статистика в области обеспечения безопасности дорожного движения. Так, согласно статистическим данным ООН, ежегодно от несчастных случаев на дорогах погибает около 1,3 млн людей, из которых, по оценкам специалистов ООН, около 250 тыс. – несовершеннолетние дети. Кроме того, ежегодно на дорогах в мире порядка 20-50 млн людей в результате дорожно-транспортного происшествия по-

лучают различные ранения и травмы, очень часто становясь на всю оставшуюся жизнь инвалидами<sup>1</sup>.

Таким образом, во всём мире ежедневно погибает около 3561 человека, а в течение часа жизни лишается порядка 148 человек, каждую секунду погибает более 2 человек, что, безусловно, не может устраивать ни гражданское общество, ни институты государства, регулирующие общественные отношения в указанной сфере.

Количество погибших в области обеспечения безопасности дорожного движения остается на неприемлемо высоком уровне, хотя за последнее десятилетие удалось существенно снизить все основные показатели по обеспечению безопасности дорожного движения. Однако социальный риск в нашей стране в несколько раз превышает аналогичный показатель стран Европы и составляет 11 погибших на 100 тыс. населения. В развитых странах Европы этот показатель в 2-3 раза ниже и составляет около 4 погибших на 100 тыс. населения.

По итогам 2021 года на территории Российской Федерации отмечается снижение всех трех основных показателей аварийности. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 133 331 (-8,1 %) дорожно-транспортное происшествие, в котором погибли и (или) были ранены люди.

В ДТП погибли 14 874 (-7,9 %) и получили ранения 167 856 (-8,3 %) человек. Вместе с тем, несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое ДТП приводит к смертельному исходу.

Кроме того, развитие автомобильного транспорта напрямую связано с темпом и уровнем развития экономики государства. Правильное и безопасное функционирование автомобильного хозяйства возможно только при наличии продвинутой сети путей сообщения, обладающей необходимым набором свойств для безопасного движения. В мире протяженность автомобильных дорог составляет 64 285 000, а в России – 1 396 000. Это говорит о том, что дорог достаточно много, то есть необходимость в них находится на высоком уровне.

Осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением правил, стандартов, технических норм и других необходимых условий безопасности в области дорожного движения на современном этапе развития является одной из главных функций деятельности органов государственной власти. Задача по созданию эффективной и безопасной системы в области дорожного движения – одно из основных направлений государственной политики, которое представляет собой комплекс мероприятий, проводимых государственными органами, органами местного самоуправ-

---

<sup>1</sup> Обзор дорожно-транспортных травм Всемирной организации здравоохранения. [Электронный ресурс]. URL: [https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1) (дата обращения: 12.05.2022).

ления, а также иными субъектами, которые направлены на профилактику, предупреждение возникновения ДТП, а также снижение тяжести последствий при ДТП.

В современном мире место автомобильного транспорта трудно переоценить, так как он имеет огромное значение для удовлетворения не только экономических, но и социальных потребностей населения. Транспортные средства являются важной составной частью движения прогресса общества. Без автомобилей различного назначения невозможны работа промышленных предприятий, сельскохозяйственное производство, торговля, медицинское, бытовое и иные виды обслуживания населения. Без них стали немыслимы перевозки, отдых и общение людей. В условиях страны с большой территорией развитие различного вида транспортных средств способствует устранению социально-экономических, культурных различий между регионами, городами и сельским населением.

Для достижения позитивных целей в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, а также в рамках Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р, необходимо разработать и внедрить в деятельность подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения эффективные тактические мероприятия, которые в рамках сокращения личного состава помогут эффективно противостоять правонарушениям и преступлениям в области обеспечения безопасности дорожного движения в целях снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий и снижения количества пострадавших и погибших в ДТП, повышения уровня безопасности транспортной системы в целом.

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и их исторический генезис.

Предметом исследования являются особенности правового регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Степень разработанности темы обусловлена исследовательскими работами С.Н. Антонова, А.Г. Белинского, И.И. Веремеенко, С.А. Гусейнова, Ю.Н. Калюжного, И.Ш. Килясханова, А.С. Ловинюкова, Ю.П. Луконина, В.В. Лукьянова, А.В. Лыткина, В.И. Майорова, А.Л. Прозорова. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения была предметом исследований С.И. Бертуша, А.И. Быкова, В.В. Головки, А.П. Шергина и других.

Научной разработкой проблем контрольно-надзорной деятельности милиции (полиции), в том числе и в подразделениях ГИБДД, занимались

такие ученые, как Р.И. Денисов, С.М. Зырянов, А.С. Ловинюков, А.С. Кузнецов, С.А. Сергеев. Проблемы административно-правовой организации дорожного движения были исследованы И.А. Былининым, Ф.Н. Зейналовым, В.Ю. Назаровым, С.А. Радионовым.

Цель исследования – комплексно изучить общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, выделить особенности их развития, а также обозначить приоритетные направления по повышению качества обеспечения безопасности дорожного движения.

Задачи:

исследовать общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и правоприменительной деятельности контрольных и надзорных органов;

выявить и проанализировать проблемы правоприменительной деятельности контрольных и надзорных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

охарактеризовать основные элементы общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

выработать предложения по совершенствованию правовых и организационных основ обеспечения безопасности дорожного движения.

Методология и методы исследования основаны на анализе литературных источников и документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, правоприменительной деятельности подразделений Госавтоинспекции и иных контрольных и надзорных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

При решении задач исследования использовался широкий круг правовых и иных методов научного исследования: формально-юридический, сравнительно-правовой, статистического анализа и другие.

Научная новизна и практическая значимость определяется трансформацией на современном этапе сферы обеспечения безопасности дорожного движения общественных отношений (появления средств индивидуальной мобильности, высокоавтоматизированных транспортных средств, электромобилей). В связи с этим возникает необходимость совершенствования контрольно-надзорной деятельности, а также правового регулирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения, что обуславливает необходимость создания нормативно-правовых и нормативно-технических документов, отвечающих современным тенденциям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В процессе работы был проведен анализ нормативного материала и исторически сложившегося порядка административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения в России и других странах.

Все страны вырабатывают свою политику по регулированию общественных отношений в области безопасности дорожного движения. Поли-

тика в данной области внутри государства должна ставить перед собой достижимые цели на долговременный период и прогнозировать позитивные результаты. Применение такой национальной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения может стать основой для определения общенационального плана конкретных действий в отрасли обеспечения безопасности дорожного движения, с учетом тех вызовов, которые обуславливаются техническим прогрессом транспортной сферы в современном мире.

# 1. СТРУКТУРА, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основы современной, действующей системы обеспечения безопасности дорожного движения были заложены давно. По своей сути дорожное движение – это совокупность движущихся и взаимодействующих между собой транспортных средств и пешеходов<sup>1</sup>. Первоначальная (основная) норма поведения на дорогах была сформирована задолго до появления автомобилей. Она гласила: ездить надо неспешно и аккуратно. Между изобретением первого колеса и появлением автомобиля лежит долгий путь – от создания первых транспортных средств до проектирования дорог для правильной организации дорожного движения.

Развитие дорожного движения берет своё начало еще с Древних времен, так около 5000 лет назад один из китайских императоров обратил свой взор на цветок ветреницы, имеющий круглую форму, который при воздействии ветра катился по земле; таким образом, люди впервые изобрели всем нам привычное колесо круглой формы.

После, около второго тысячелетия до н.э., были сконструированы первые транспортные средства – повозки для перевозки грузов и пассажиров, которые решили многие транспортные проблемы. Таким образом, появилась возможность перевозить тяжелые и габаритные грузы, люди стали быстрее и качественнее передвигаться.

Впервые прообраз первых самодвижущихся транспортных средств передвижения появились в древнем Китайском царстве, где строили сухопутные транспортные средства – повозки с парусами, которые приводились в движение по земле с помощью силы ветра<sup>2</sup>. Однако распространение такие самодвижущиеся транспортные средства не получили, так как использовать их можно было лишь при соответствующих природных условиях, что существенно ограничивало их распространение.

Появление вьючного и колесного транспорта дало новый толчок для развития системы дорожной сети. В целях осуществления завоевательных походов и организации торговли древние государства активно осуществляли строительство дорог, которое имело огромное значение как для политической деятельности государства, так и для развития экономики.

Во времена правления Цинь Шихуана (221–210 годы до н. э.), который является основателем Китая и династии Цинь, сеть дорог страны была протяжённостью 7,5 тыс. км. Данные дороги были около 15 м ширины и имели три полосы для движения, из них центральная полоса предназна-

---

<sup>1</sup> Пугачев И.Н. Организация и безопасность движения: учебное пособие. Хабаровск: Хабаровский государственный технологический университет, 2004. 232 с.

<sup>2</sup> История дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.auto-dnevnik.com/docs/index-2702.html> (дата обращения: 10.04.2022).

лась только для императора<sup>1</sup>. Сегодня, к счастью, императоры давно в истории, однако выделенные полосы для специального транспорта существуют в наше время.

На Европейском континенте в древние времена дорожное строительство развивалось в основном на территории Древнего Рима. Так, изучая историю Древнего Рима, можно проследить, как развивалось дорожное движение в этот период истории. Первой мощеной дорогой стала знаменитая римская Аппиева дорога, сооруженная 2 тыс. лет назад. Данная дорога соединила Рим с Капуей, и её строили тысячи рабов. Технология здесь была следующая: вначале уложили два слоя крупных камней и заливали это основание известковым раствором. После на полученное основание уложили еще слой камней величиной около 10 см, затем слой помельче, величиной около 5 см, далее мелко наколотым щебнем посыпали дорогу сверху.

Первое упоминание о дорожных указателях в древние времена говорит о том, что они имели вид специальных дорожных каменных столбов. На них было отмечено расстояние до главного города Рима и самого близлежащего населённого пункта. Начинали считать от основного бронзового столба, который по-другому называли «золотым», и он располагался в Древнем Риме.

Кроме того, в этот период также появляются первые зачатки прообраза контрольно-надзорных полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения. Так, в древние времена для того, чтобы предотвратить столкновения конных экипажей, далеко впереди экипажа с богатым гражданином бежали скороходы и освобождали улицы затем, чтобы можно было спокойно проехать.

Известно, что в армиях Александра Македонского и царя Дария служили специально обученные люди, контролирующие порядок прохождения конницы, обозов. Они следили за скоростью их передвижения, то подгоняя их, то сдерживая при необходимости, чтобы пропустить другие подразделения<sup>2</sup>.

Идея обустройства пешеходных переходов также принадлежит Римскому народу. Стоит отметить, что до наших дней сохранились пешеходные переходы, обустроенные на древнеримских дорогах. Они представляли собой конструкцию из трех прямоугольных камней, поразительно похожих на современную «зебру». Функциональное значение указанного сооружения состояло, прежде всего, в обеспечении безопасности пешеходов, заставляя возницы значительно снизить скорость движения.

На Американском континенте первыми строителями дорог выступили инки в XI–XVI веках, они построили на континенте разветвлённую сеть

---

<sup>1</sup> Дорожная деятельность [Электронный ресурс]. URL: [www.gibdd.ru/news/672](http://www.gibdd.ru/news/672) (дата обращения: 10.04.2022).

<sup>2</sup> Поспелов П.И. Дороги // Большая Российская энциклопедия: в 30 т. / председатель науч.-ред. совета Ю.С. Осипов; отв. ред. С.Л. Кравец. М., 2007. Т. 9. С. 285–287.

дорог и магазинов для вьючных лам и бегущих посменно гонцов, общая длина дорожной сети была около 160000 км. Данная дорожная сеть охватила почти всю империю Инков, которая в тот период располагалась на территории современных Колумбии, Аргентины, Боливии, Эквадора, Чили и Перу. Данная дорожная сеть соединяла различные провинции империи, а из них главные пересекались в городе Куско. Самая длинная дорога на Американском континенте составляла длину около 6600 км. При этом в пределах дорог были построены инфраструктурные объекты, где путешественники могли отдохнуть, которые располагались через определённое расстояние, также вдоль дорог были установлены столбы с указанием расстояний<sup>1</sup>.

Наличие разветвленных дорог требовало наличия специального органа, который мог следить за состоянием дорог и их безопасностью. Во все времена, включая и современность, была широко распространена организация ярмарок, базаров, широких праздничных мероприятий, к которым были прикреплены транспортные средства различных видов. Соответственно, без регулирования их передвижения не могла быть осуществлена безопасность всех участников; при отсутствии регулирования дорожного движения могло просто привести к заторам, что в итоге могло оставить горожан без продовольствия.

Первые упоминания о дорогах на территории современной России появились еще в первом тысячелетии до нашей эры. Так, например, Геродот описывает путь от Алтая через Среднюю Азию и причерноморские степи.

Однако на территории нашего государства активное развитие дорожной деятельности началось лишь в XIV–XV веках, когда Московское княжество объединило все земли. На протяжении объединения постоянно происходил рост земель, территорий, подвластных России. Необходимость в дорогах стала острой, так как требовалась информация об урожаях или вторжениях для того, чтобы правители могли вовремя принять необходимые меры. Поэтому это время можно считать отправной точкой в ускорении темпов развития дорог на территории современной России.

Далее, в России при Иване III были написаны общие правила пользования почтовыми трактами с перекладными лошадьми, при помощи которых преодолевались большие расстояния<sup>2</sup>.

Первые дорожные указатели в России появились в XVI веке. Царь Фёдор Иоаннович дал указ установить верстовые столбы высотой 4 м, наверху красовались орлы, что означало – впереди царское имение.

---

<sup>1</sup> Понятие дороги [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/news/677> (дата обращения: 23.04.2022).

<sup>2</sup> Войтенков Е.А. Безопасность на дорогах: история, право, перспективы. М.: Юрист, 2013.

Вопрос регулирования дорожного движения не мог оставаться бесконтрольным. Количество жертв не уменьшалось. Так, к середине XVII века данный вопрос приобрел наибольшее значение. Органы управления стали принимать определенного рода ограничения и запреты, которые должны были благоприятно воздействовать на складывающуюся обстановку.

Сфера обеспечения безопасности дорожного движения нашла своё отражение в нормативных правовых актах того времени. Так, в Соборном Уложении 1649 г. присутствует специальная глава «О мытах, и о перевозах, и о мостах»<sup>1</sup>, которая состояла из 20 статей. Несмотря на то, что движение гужевых повозок началось задолго до этого, наличие такой главы говорит о том, что середину XVII века в определенном смысле можно считать «отправной точкой» в правовой работе государства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В дальнейшем законодательство в области дорожного движения было дополнено новыми нормативными правовыми актами, они вводили запреты на определенные действия, устанавливали меры как нематериальной, так и имущественной ответственности.

Вне городов и других населенных пунктов движение экипажей и повозок осуществлялось по дорогам и трактам, которые уже тогда начинали оснащаться элементами дорожной инфраструктуры. Уже в то время было понятно, что длительный путь без остановки на ночь не может быть безопасным как для самого путника, так и для окружающих. Однако, ввиду того, что наиболее оживленное дорожное движение происходило преимущественно в городах, вопросы организации дорожного движения вне населенных пунктов в рассматриваемый исторический период не были настолько актуальными, и сведения о происшествиях на них практически отсутствуют.

Следующий этап активного развития сферы обеспечения безопасности дорожного движения начался в период правления Петра I. Так, в первой половине XVIII века Петром I проводились масштабные реформы, в рамках которых были проведены мероприятия по развитию отечественной дорожной сети, что было обусловлено как социально-экономическим курсом, направленным на развитие как внутригосударственных, так и международных торговых связей, так и решением военно-стратегических задач.

Однако нельзя не отметить тот факт, что географическое положение обуславливало довольно медленное развитие дорожной инфраструктуры в Российской Федерации. Суровый климат, огромное количество лесов и болотистой местности создавало огромное количество препятствий для развития дорожной отрасли<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в истории России: монография. М.: Юрист, 2014. 44 с.

<sup>2</sup> История дорожного движения в Российской Империи [Электронный источник]. URL: <https://texosmotr-2012/ru/history1.html> (дата обращения: 05.04.2022).

В Российской Империи появление первой государственной дороги связано с именем Петра I. На строительство этой дороги ушло более 17 лет. Она соединила два крупных города – Москву и Санкт-Петербург. Что касается первых мощеных дорог в российском государстве, то их появление учеными-исследователями связывается лишь с концом XVII века. Так, для строительства Московской дороги властью был объявлен указ о запрещении въезда в столицу без предъявления как минимум трех привезенных камней определенного размера, которые потом активно использовались при строительстве дорожного полотна.

Таким образом, дорожное строительство в этот период было развернуто преимущественно на северо-западе России. Предпосылкой служило развитие военной техники, ее сил и, соответственно, веса. Улучшались конструктивные детали, что позволяло иметь преимущество в боях. Однако без высокого качества дорожного покрытия эти преимущества теряли часть своего значения. Следовательно, повышение транспортных характеристик неизбежно влекло необходимость улучшения качества элементов дорожного полотна.

1722 год можно считать годом строительства первой, по-настоящему качественной и важной дороги. 1 июля 1722 года был издан Сенатский указ, на основании которого была поставлена цель связать Петербург с Москвой. Вся дорога являлась грунтовой. Однако до XVIII века в России, в отличие от западных коллег, развитие автомобильных дорог происходило достаточно сложным путем.

Причина этому была слабая развитость существующих технологий. Добыча необходимого камня была непростая. Основными источниками были сбор валунов на полях и разработка камня в ледниковых отложениях. Несмотря на значительную протяженность дорог, ее часто приходилось укреплять, а также делать древесные насыпи.

Северные районы России обусловлены своим суровым климатом, который оказывал свое воздействие на строительство дорожного покрытия. Обледенелые участки земельного полотна не давали полноценно возделывать протяженное направление дороги. К тому же развитие техники и технологий производства не были достаточно развиты, чтобы позволить качественно выстроить дорожное полотно. Следовательно, укрепленные дороги были лишь на отдельных участках; большая часть дорог представляла собой насыпь или деревянный настил.

Инновационным решением того времени стала технология строительства дорог, предложенная капитаном Бароновым, которая была разработана и утверждена в 1786 году для дорог с проезжей частью. Это было первое покрытие, состоящее из двух слоев. Нижний слой был из щебня, очень маленького размера, а верхний слой состоял из твердого покрытия. Рекомендовалось укатывать данное покрытие вначале катками небольшого веса, с последующим увеличением веса катка, по мере затвердевания по-

верхности. Стоит отметить тот факт, что чуть позже, в 1830 году, Франк Полонсо сделал укатку дорог как обязательный элемент дорожного строительства.

Попытки правовой регламентации общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения предпринимались на протяжении всей истории развития общественных отношений, например, по указу Петра I в 1683 году в Москве запрещалась быстрая езда. На основании этого указа на дорогах были установлены верстовые столбы с цифрами. Кроме того, на перекрёстках дорог надо было устанавливать дорожные указатели, показывающие направление движения. Их называли «руки». Впервые императором были определены правила для разъезда экипажей только с одной стороны – правой. Для контроля за исполнением вновь принятых правил в городе Санкт-Петербурге в 1718 году Пётр Великий учредил полицию и возложил на неё обязанность отвечать за безопасность дорожного движения.

Уже в 1730 году императрица Анна Иоанновна создала систему штрафов за нарушение скоростного режима, кроме того, правонарушителей принято было сечь розгами и ссылать на каторгу. В XVII веке было создано Соборное Уложение, в одной из глав которого содержались рекомендации по перевозкам пассажиров и движению по мостам. В указанном документе содержалось 20 статей. Можно считать, что оно было началом создания многих государственных документов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Дальнейшее развитие России повлекло за собой создание нормативных правовых актов, в которых были прописаны как запрещающие, так и разрешающие действия. В них отмечалась степень ответственности за правонарушения, где определялась материальная и имущественная статьи. В основном дорожное движение интенсивно происходило в городах, возможно поэтому в изучаемый исторический период совсем не зафиксировано сведений о происшествиях на дорогах в деревенских населённых пунктах.

Данные приказы накладывали ограничения по передвижению гужевого транспорта по улицам городов. Был установлен порядок въезда в города, тогда же было принято решение для большей безопасности навешивать на экипажи фонари. А в Табели о рангах, принятой в 1722 году, чётко было прописано требование к размерам экипажей и к количеству запряжённых в него лошадей.

Далее императором России Александром I издавались все новые и новые правовые акты, которые были малоэффективны и существенного улучшения ситуации не дали, поскольку зачастую дублировали себя. Одним из первых документов, в котором системно регламентировались различные аспекты участия в дорожном движении, стало Наставление старо-

стам извозничьим и извозчикам<sup>1</sup>, изданное в 1812 году. Этот нормативный и правовой акт закрепил новые термины в области безопасности дорожного движения, определил особенности предоставления приоритетного права проезда в том или ином случае, а также правостороннее движение.

Большую роль в области контрольно-надзорной деятельности за дорожным движением имело принятое в 1875 году в Санкт-Петербурге постановление «О Правилах по устройству и содержанию мостовых в Санкт-Петербурге»<sup>2</sup>, которое закрепляло подробные предписания относительно организации проезжих частей на улицах города, их пересечения; предписания об особенностях прокладки инженерных коммуникаций в случаях, если это связано с работой на проезжих частях.

Позже, это было начало XVIII века, придорожные верстовые столбы решено было перекрасить в чёрно-белый цвет, на них указывалось название данной местности и расстояние до неё. Для упрощения и правильности работы городских полицейских в 1883 году была создана и принята к реализации инструкция городским полицейским, которую они должны были всегда носить с собой. Городовые обязаны были следить за скоростным режимом, выполнением требований к транспортным средствам, фиксировали нарушение правил обгона.

Примерно в это же время в городах стала востребованной по тем временам профессия частного извозчика. Естественно, это повлекло за собой создание документа, который бы регламентировал их деятельность, и дало новый толчок развитию общественных отношений в области перевозок пассажиров и грузов. Таким документом стала лицензия, требующая от частных извозчиков соблюдение правил дорожного движения, хорошее обслуживание пассажиров. Также извозчики должны были сами иметь аккуратный внешний вид, хорошо следить за лошадьми и выполнять ряд обязательных правил: управлять экипажем только в трезвом виде, посреди улицы не делать остановок.

В связи с активным ростом в этот период железнодорожного транспорта отдельно были созданы правила переезда на железных дорогах, в частности в них упоминалось о том, что при приближении к ней водители транспортных средств обязаны были подавать звуковой сигнал. Когда проезжали перекрёстки, надо было сбрасывать скорость, а если вдруг возникала необходимость – делать остановку, при этом останавливаться разрешалось так, чтобы не мешать проезжающим мимо экипажам и по направлению движения. Если экипажи ехали навстречу друг другу, тогда велено было придерживаться правой стороны, при случае выезда на встречную полосу надо было как можно быстрее с неё съехать.

---

<sup>1</sup> Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в истории России: монография. М.: Юрист, 2014. 48 с.

<sup>2</sup> Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936–1996 // Лики России, 1996. 29 с.

История создания правостороннего движения лежит далеко в средних веках. Впервые о правостороннем разезде было упомянуто ещё во времена рыцарей. Это правило существует и по настоящий день во многих странах мира и в том числе в России. А вот существующее в некоторых странах левостороннее движение взято за основу из правил, регулирующих движение кораблей. История возникновения левостороннего и правостороннего движения не совсем точная. Принято основываться на физиологическом строении человека: так как люди в основном правши, то, двигаясь пешком, они чаще всего прижимались к правой стороне. Первые конные экипажи также, повинаясь инстинкту, поворачивали к правой стороне дороги, обычно правая рука всегда сильнее, значит, и тянуть вожжи правой рукой было легче, чем левой. Ну а воины придерживались левой стороны, чтобы было легче уйти от удара, и, например, в Римской империи было левостороннее движение. Из истории известно, что великий Римский император Гай Юлий Цезарь ввёл одностороннее движение на улицах города, это было левостороннее движение, чтобы правая рука могла использовать оружие, если будет необходимость.

Подобная приверженность к левостороннему движению сохранилась до наших дней. Так, например, в Англии, Японии движение – левостороннее. На сегодняшний день в действующей дорожной сети 72 % всех дорог имеют правостороннее движение, и лишь 28 % – левостороннее.

Усовершенствование общества требовало полноценного соответствия всех необходимых условий, приспособлений, способов к существованию на должном уровне. Наибольшее развитие в жизнеспособной сфере было достигнуто во время эпохи Возрождения, которая стала определенным толчком для повышения качества жизни населения. Именно в этот период начались глобальные перемены в производстве транспортных средств. Был создан первый самодвижущийся механический экипаж конструктором Джовани да Фонтана. Он не требовал для передвижения коней или прочих животных, имел более крупные задние колеса, нежели передние, обладал крышей и приводился в движение пассажиром при помощи ручного барабана и простейшей зубчатой передачи<sup>1</sup>.

Также внимания заслуживает прообраз современного транспортного средства, сконструированный часовщиком Иоганном Хаумшемом в середине XV века для короля Швеции, который был наиболее знаменитым для своего времени. Данная конструкция передвигалась благодаря внушительной по размерам часовой пружине, завода указанной пружины хватало всего на 45 минут работы.

В середине XVIII века французским артиллерийским инженером Николя Жозефом Кюньо было представлено на обозрение транспортное сред-

---

<sup>1</sup> История ПДД [Электронный ресурс]. URL: <http://www.spectr-pdd.ru/history-pdd> (дата обращения: 10.04.2022).

ство, которое приводилось в движение при помощи пара. Конструкция была интересна, но не произвела масштабного распространения. Она имела большой котел, установленный посередине транспортного средства, которое могло двигаться, пока пар придавал давление. Как только силы пара не хватало, механизм прекращал передвигаться, что было весьма неудобно. Кроме того, котел придавал дополнительный вес транспорту, что замедляло скорость передвижения. Конструкция плохо управлялась, происходили дорожные происшествия, наносился материальный ущерб, что в конечном итоге привело к взрыву котла. Транспортное средство запретили к эксплуатации.

В начале 30-х годов XIX века в Британии экипажи на основе паровых установок не только перевозили множество пассажиров, но и осуществляли почтовую деятельность. В это время появились паромобили в таких странах, как Италия, Австрия, Германия и Бельгия. Возможности силовой установки на основе парового двигателя дали возможность появления железнодорожного транспорта. Так, в 1835 году на железнодорожный локомотив установили паровой двигатель, который тянул поезд из нескольких вагонов.

Постепенный интерес и востребованность в транспортных средствах привели к появлению в конце XIX века автомобиля с двигателем внутреннего сгорания, что стало по-настоящему историческим событием для всего человечества. Однако такое изобретение неизбежно повлекло потребность в повышении качества дорожной инфраструктуры и самих дорог.

Дороги, пригодные для использования гужевым транспортом, были во многих случаях непригодны для движения автомобилей с двигателем внутреннего сгорания из-за конструктивных особенностей транспортного средства.

С популяризацией автомобиля с двигателем внутреннего сгорания начался автомобильный «бум». Производство росло стремительно. Это требовало не только повышения качества автомобильных дорог, но и их количества и протяженности. Возникла необходимость в усовершенствовании условий строительства и качества строительных материалов.

Автомобиль с бензиновым двигателем впервые появился в конце XIX века, а именно в 1886 году. Изобретателем первого автомобиля стал немец Карл Бенц, который построил «Бензиновый дорожный экипаж» и получил на него патент. Испытателем первого в мире бензинового автомобиля стала его жена, она вместе с двумя сыновьями совершила необычную для своего времени поездку, в ходе которой оглушительно ревел мотор, от дыма першило в горле, а блестящие кареты, запряженные лошадьми, проносились мимо, оставляя далеко позади автомобиль и вымазанных сажей седоков. Автомобиль двигался всего со скоростью 5-7 км/час, именно из-за небольшой скорости его легко обгоняли экипажи, запряженные лошадьми.

Данное сложное, инновационное по тем временам техническое изделие было торжественно названо Motorwagen и представляло собой трехколесный двухместный экипаж весом 250 кг на высоких колесах со спицами. Он не был похож на автомобиль в современном понимании. Скорее, это была повозка, в которую запрягали лошадей.

До начала XX века сходство первых автомобилей с конными экипажами сохранялось. Чуть позже была создана немало известная «классическая компоновка» – с передним расположением двигателя и приводом на заднюю ось колеса. Для соединения коробки передач с ведущим мостом стали применять карданный вал, а для удобства управления автомобилем вместо рукоятки использовалось рулевое колесо.

В Россию автомобильная инновация пришла позже, чем в Европу. В России в начале XX века легковые автомобили выпускались в небольшом количестве заводами Г.А. Леснера в Петербурге и Русско-Балтийским в Риге. «Леснеры» имели двигатели мощностью 12...90 л.с., цепную передачу, девять разных типов кузовов, объем производства их составлял до двух десятков машин в год. Рижский завод выпускал лимузины моделей «С24/40» и «К12/24», спортивные и гоночные машины.

Конструктором первого российского автомобиля смело можно назвать Петра Александровича Фрезе – горного инженера, накрепко соединившего свою судьбу со строительством экипажей – от карет до грузовых платформ.

Однажды, представляя свою продукцию на Всемирной выставке в Чикаго в июне 1893 года, посвященной четырехсотлетию открытия Христофором Колумбом Америки и потому названной Колумбовой, П.А. Фрезе встречает еще одну незаурядную личность: Евгения Александровича Яковлева (конструктора двигателей). И именно здесь, на стендах, они увидели экспериментальный образец автомобиля Карла Бенца модели «Вело» и именно здесь пришли к решению совместными усилиями создать свой, русский автомобиль.

Энтузиазм по прибытию на родину не пропал. Они приступили за разработку собственного автомобиля или «мотора», как тогда их называли. Он прошел все испытания и по-настоящему был похож на современный автомобиль. В его основе – двухместный легкий экипаж. Двигатель мощностью 1,5 лошадиные силы, он развивал почти 1000 оборотов в минуту, размещался под сиденьем водителя и пассажира. Крутящий момент передавался цепной передачей на ведущую ось. Автомобиль мог двигаться со скоростью 21 км/ч. Двигатель конструкции Евгения Яковлева был не громоздкий, употреблял мало топлива, да и с виду он был весьма привлекательный.

В России первые автомобили с двигателями внутреннего сгорания появились в течение следующего десятилетия. Лишь в 1896 году на Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новго-

роде Е.А. Яковлев и П.А. Фрезе продемонстрировали первый, построенный в России автомобиль с двигателем внутреннего сгорания<sup>1</sup>.

На первых автомобилях устанавливалось простое или примитивное оборудование, а также специальные устройства, которые создавались с учетом развития автомобильных технологий того исторического периода. В частности, в первые десятилетия производства автомобиль был оборудован ацетиленовым освещением кузова, а также примитивной тормозной системой с «башмаками», которые затем были применены по аналогии и в железнодорожных подвижных составах. В Царскую Россию и в ее столицу Москву дорожная цивилизация и автомобильная цивилизация пришли позже, чем в Европу.

В целом же до 1917 года в России в различное время автомобили выпускались следующими заводами и фабриками: «П.А. Фрезе и К», «Э.Л. Лидтке», «Д. Скавронский», АО «Г.А. Лесснер», «Ив. Брейтигам», Товариществом «Политехник», «П.Д. Яковлев», «К. Крюммель», «И.П. Пузырев» (Санкт-Петербург); АО «Луке», «Н.Э. Бромлей», «Братья Крыловы и К», «А.И. Евсеев», «П.П. Ильин», «Автомобильное Московское общество (АМО)» братьев Рябушинских (Москва); «А. Лейтнер», АО «Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ)» (г. Рига); машиностроительной мастерской М.М. Хрущева (г. Орел); АО «В.А. Лебедев» (г. Ярославль); «Аксай» (г. Ростов-на-Дону); «Русский Рено» (г. Рыбинск); «Бекас» (Мытищи) и т. д. Одновременно существовало большое число предприятий по производству шин, аккумуляторов, электрооборудования, автомобильных принадлежностей, формы для водителей.

Отечественные изобретатели разработали много интересных новинок в автомобильной технике. В их числе следует назвать распылительный карбюратор Потворского (1894 год), электромобиль Романова (1899 год), независимую подвеску передних колес Лидтке (1901 год), автомобильную электро-трансмиссию Фрезе (1905 год), одноколейный автомобиль Шиловского (1914 год).

Кроме того, в нашей стране в сентябре 1896 года был разработан документ, который содержал правила регулирования дорожного транспорта. Из-за возникшей необходимости впервые в городе Санкт-Петербурге был разработан и утверждён порядок движения по городу грузовых и пассажирских видов транспорта. Многие правила, которыми мы пользуемся по настоящее время, взяли своё начало именно там. Достоверно известно, что в те времена были созданы платные дороги, проезжая по которым люди вынуждены были платить определённые сборы.

---

<sup>1</sup> История развития дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-razvitiya-organizatsii-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 17.04.2022).

Таким образом, создание автомобилей, их масштабное производство, строительство дорог, улучшение качества дорожного полотна повлекли не только положительные аспекты, как возможность перевозки людей, транспортировки грузов и сообщения между отдаленными субъектами страны, но и отрицательные моменты: стала расти численность жертв от дорожно-транспортных происшествий, наносился материальный вред участникам дорожного движения и экономической сфере страны. Мировое сообщество принимает решение о принятии дополнительных мер по недопущению распространения и увеличения аварийности на дорогах.

В связи с международным характером автомобильного движения в 1909 году международным сообществом был принят первый международный документ в области дорожного движения. Этим документом была международная Конвенция относительно передвижения автомобилей, подписанная в 1909 году в Париже. Однако всего 16 стран, включая Россию, согласились на его подписание. Документ содержал необходимость установления на дорогах первых четырех дорожных знаков, определял правила использования транспортных средств, устанавливал вид водительского удостоверения на право управления транспортным средством.

Особенностью этого периода развития общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения, несомненно, стало появление нового вида транспортного средства – автомобиля. Так, автомобили регистрировались и должны были быть оснащены номерными знаками, их ещё по-простому называли «жестянками». В каждом городе такой номерной знак имел свой определённый размер, что интересно, он выдавался только на один год с целью подтвердить уплату транспортного налога. Прежние номера не изымались, а оставались у автовладельца. Если в автомобиле был не исправен глушитель, тогда на водителя накладывался штраф. Для управления автомобилем допускались лица, достигшие возраста 21 года. Они должны были обязательно проходить медицинский осмотр, сдавать экзамены и знать грамоту и русский язык. На улицах города нельзя было оставлять автомобили без присмотра. В правилах было прописано ограничение скорости для каждого вида автомобилей: для грузовых это 15 вёрст в час, а для легковых – 25. Контроль за соблюдением данных правил в то время был возложен на Автоинспекцию, которая взаимодействовала с милицией. В документах также отражались правила обгона и срезание углов.

Через некоторое время стали появляться нормативные и правовые акты, которые устанавливали правила дорожного движения. В них было чётко сформулировано: как проезжать перекрёстки, сбрасывать скорость перед опасными участками дороги, на каких участках дороги запрещалось обгонять и т.д. Здесь же было создано правило преимущества пешеходов и впервые упоминалось о необходимости уступать дорогу похоронной процессии.

Постепенно решая проблемы в области БДД, исследователи начинают понимать, что человек (водитель, пешеход или пассажир), дорога в прямом ее понимании и окружающие объекты дорожной инфраструктуры обладают определенной взаимосвязью и являются составными частями одного целого. Но отдельные негативные исторические события начала XX века не позволили сконцентрировать внимание государственных деятелей на проблеме в области дорожного движения. Из-за начавшегося кровопролития снова вопрос повышения безопасности на дорогах был отброшен на второй план. Количество жертв от ДТП не уменьшалось, производство автомобилей было заморожено на одном уровне, модернизации не происходило.

После гражданской войны новым правительством приоритетным составляющим деятельности по обеспечению правопорядка была обозначена деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. В мае 1918 года В.И. Лениным был подписан Декрет «О реорганизации и централизации автомобильного хозяйства Республики». Уже в ноябре 1924 года на автомобильном заводе АМО был собран первый грузовик модели Ф15, созданный на основе ФИАТ-15. Поэтому днем рождения Российской автомобильной промышленности считается 7 ноября 1924 года.

Кроме того, активно развивалось дорожное строительство в этот исторический период. Это напрямую зависело от скоротечного развития промышленности и перехода к полноценному индустриальному этапу. Местные власти также вносили большой вклад в процесс усовершенствования дорог. Например, накануне Первой мировой войны они устраивали автопробеги, и это требовало определенных улучшений эксплуатационных свойств дорожной сети. Таким образом, проведение спортивных мероприятий в области автомобильного транспорта позволило улучшить качество дорожного строительства. Главнокомандующие военных объединений, высшие должностные лица способствовали активному финансированию и материальному обеспечению строительства дорог. Такая инициатива благоприятствовала росту протяженности дорожной сети, улучшению качества дорожного полотна и внедрению некоторых технологий в структуру дорожной одежды<sup>1</sup>.

Важные исторические события оказывали существенное влияние на развитие дорожной сети в России. Результатом революции 1917 года и гражданской войны 1918–1920 годов стали многочисленные реорганизации ведомств «Военстроая» и Управления шоссейных дорог (УпШосс) НКПС. Начиная с 1922 года, «УпШосс» и Центральная автомобильная секция ВСНХ были объединены в единое ведомственное управление – ЦУМТ (Центральное управление местного транспорта) во главе НКПС.

---

<sup>1</sup> Федеральное дорожное агентство [Электронный ресурс]. URL: <http://rosavtodor.ru> (дата обращения: 25.02.2022).

В августе 1922 года на ЦУМТ были возложены новые полномочия, связанные с ведением дорог общегосударственного значения, а уже сам процесс поддержания состояния этих дорог осуществляли подчиненные ЦУМТу ОМЕСы (окружные управления местного транспорта). Переход таких полномочий был следствием вступления в законную силу постановления, вынесенного совместно ВЦИК и СНК РСФСР, тем самым произошло разделение дорожного ведения между данными ведомствами – ЦУМТ НКПС и ГУКХ (Главного управления коммунальным хозяйством) НКВД. А что уже касается Отделов коммунального хозяйства ГУКХ НКВД, то они осуществляли управление дорогами местного значения.

Несмотря на то, что управленческие органы, занимающиеся дорожным ведением, постоянно осуществляли разработку новых реформ, российские дороги оставались в весьма неудовлетворительном состоянии. Активная индустриализация требовала создания комплексной и современной транспортной системы, но для дорожного строительства по-прежнему оставалась актуальной проблемой нехватка финансирования.

На этой основе Советское руководство попыталось выйти из сложившегося положения, передав НКВД полномочия по управлению дорогами союзного значения. Согласно натуральной дорожной повинности, введенной в России в 1925 году, городское население обязывалось на безвозмездной основе заниматься дорожным строительством некоторое количество дней в году. Целесообразным было и создание постоянных местных бригад на основе постановления правительства 1936 года. Их работа учитывалась в общем плане трудового участия работников колхоза. Российская власть считала такие нововведения очень полезными для дорожного строительства, но, несмотря на это, лица, осужденные к отбыванию наказания в виде лишения свободы, приоритетно были основной рабочей силой. В результате второй пятилетки (1933–1937 годы) в стране появилось свыше 230 тыс. км профилированных грунтовых дорог, но в то же время дороги с твердым настилом оказались невыполненными на 15 % от плановых требований.

Важнейшим событием в области контрольно-надзорной деятельности стало образование специального государственного органа, который был призван регулировать данные правоотношения. Так, 3 июля 1936 года Совет Народных Комиссаров утвердил Положение о Государственной автомобильной инспекции, передав ее в состав Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. В настоящее время именно эта дата считается Днем образования Госавтоинспекции.

Данная инспекция сразу стала обладать широкими полномочиями в области организации дорожного движения. Сотрудники милиции, принадлежащие к Госавтоинспекции, обладали правами на выдачу номерных знаков автомобилей, вели учет ДТП, привлекали к ответственности виновных в ДТП, контролировали как конструктивные особенности транспортных

средств, так и следили за дорожной обстановкой в целом. До образования Госавтоинспекции ее полномочия осуществляли отделы регулирования уличного движения (ОРУД), они также входили в состав народной милиции. Тем не менее с созданием Госавтоинспекции ОРУД не были упразднены<sup>1</sup>.

Первые подразделения Госавтоинспекции появились в 30-х годах в Москве и Питере, а потом и в других крупных городах: Киеве, Владивостоке, Новосибирске, Челябинске, Свердловске, Горьком, Львове, Харькове и т.д. В подчинение Госавтоинспекции передавались строевые подразделения милиционеров, которые осуществляли непосредственное регулирование дорожного движения, – регулировщики. В какой-то степени для облегчения работы регулировщиков, но главное – для повышения безопасности на дорогах, было принято решение о всеобщем нанесении дорожной разметки на дорожное полотно, установке дорожных знаков. Также появление специализированного подразделения способствовало централизованному учету дорожно-транспортных происшествий, выпуску агитационных материалов, кинофильмов, которые пропагандировали законопослушное поведение граждан в пределах дорог.

В период третьей пятилетки (1938–1942 годы) была разработана объемная программа дорожного строительства, но, к сожалению, ее полноценному выполнению помешало начало Великой Отечественной войны. В военные годы многие дорожные работники ушли на фронт, а значительный запас дорожной техники перешел в распоряжение Красной Армии. В результате военных действий были разгромлены порядка 100 тыс. км автомобильных дорог и 90 тыс. мостовых сооружений суммарной протяженностью 950 тыс. км. После окончания боевых действий первоочередной задачей для дорожных служб стало восстановление и ремонт поврежденных автомобильных дорог. Однако мартовский пятилетний план, разработанный в 1946 году, практически не учитывал дорожные интересы, которые финансировались по остаточным принципам. Ранее указывалось, что полномочиями по дорожному строительству были наделены два ведомства – Гушосдор Министерства внутренних дел и Главное дорожное управление (ГлавДорУрп). Созданный в составе Гушосдор в 1945 году Особый дорожный строительный корпус стал иметь в своей основе дорожные войска<sup>2</sup>.

Большим событием для всего мира в области безопасности дорожного движения было принятие Конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах. Данный документ был принят в 1949 году в Женеве. На его одобрение дали своё согласие шестнадцать стран. Изначально существовали только четыре дорожных знака, однако с

---

<sup>1</sup> История ГАИ: к 60-летию Госавтоинспекции МВД России / М.Б. Афанасьев, Л.А. Кочетов, Б.В. Россинский; ред. В.А. Федоров. М.: Гуманитарий, 1996. 35 с.

<sup>2</sup> Исторические аспекты разработки дорожной одежды. Издание, 2017. С. 35–37.

развитием автотранспорта и дорог их количество значительно увеличилось. В начале XX века все правовые акты, которые затрагивали область безопасности дорожного движения, были приведены в единую систему. Дальнейшая работа по разработке правил дорожного движения во всём мире шла с основой на данную Конвенцию.

После МВД СССР решило включить ОРУД в 1950-х годах в состав ГАИ. Таким образом, были переданы в службу Госавтоинспекции аппараты безопасности движения, строевые подразделения РУД и инспектора милицейской службы по дорожному надзору. Однако отделы РУД в таких городах, как Москва, Ленинград, Киев, Тбилиси, и отдел безопасности движения управления милиции Московской области с ГАИ решили не объединять, там до 1960-х годов вопросами обеспечения безопасности дорожного движения занимались совместно Госавтоинспекция и ОРУД, но после этого ОРУД все-таки вошли в состав ГАИ<sup>1</sup>.

В этот период активно развивалась реформа дорожного хозяйства с целью повышения его эффективности. Так, результатом перехода Гушосдор в основной состав недавно созданного Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР в середине XX века (50-е годы) было разделение на два ведомственных подразделения (два главка) – эксплуатационный (Гушосдор) и подразделение главного дорожного строительства (ГлавДорСтрой). Сооружение общегосударственных дорог стало осуществлять Главное Дорожное строительство вместо Гушосдор. Финансирование дорожной отрасли все также было низким, и это требовало привлечения к участию в дорожных работах промышленной техники и сил местного населения. Ресурсы для дорожного строительства были сильно рассредоточены. В 1950 году Главное дорожное управление приняло попытку строительства 32 автомобильных дорог республиканского значения и ряда местных дорог. Но многообъектность строительных задач при низком материальном и кадровом обеспечении негативно сказывалась на рабочем результате.

Предел развития дорожного строительства в Советском Союзе пришелся на 60–70-е годы. В 1962 году произошло очень важное событие – в эксплуатацию введена 109-километровая Московская кольцевая автомобильная дорога – МКАД.

Протяженность дорог в России стремительно набирала обороты и к 1959–1965 годам увеличилась на 81 тыс. км, 37 тыс. из которых были с самым технологичным покрытием. Также в эти годы были построены дороги Кашира – Воронеж, Воронеж – Саратов, Воронеж – Шахты, Саратов – Балашов, Владимир – Иваново, Свердловск – Челябинск и множество других,

---

<sup>1</sup> История развития дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-razvitiya-organizatsii-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 17.04.2022).

значимых для междугородних переездов, дорог. Тем самым становится очевидным, что качество и темпы развития дорожного строительства напрямую зависят от финансирования государства.

Прогрессивное строительство дорог не завершалось и в 70–80-е годы. Как итог, в 1990 году протяженность дорожных сетей общего пользования в РСФСР достигала порядка 455 тыс. км, в том числе 41 тыс. км общегосударственных и 58 тыс. км республиканских дорог.

Несмотря на это, из 1837 районных центров, имеющих к началу 1990-х годов, примерно 170 не принимали попытки присоединения к дорогам с твердым покрытием областного и республиканского значения. Еще одной важной проблемой оставалось то, что около 250 тыс. мелких и средних населенных пунктов и фермерских хозяйств, а также население почти 1700 центральных усадеб из имеющихся 23 000 не имели возможности попасть на главную автомагистральную дорогу с твердым покрытием.

Таким образом, результатом тяжелого экономического положения вновь стала большая нехватка финансирования. В 1990-е годы требовалось пересмотреть и в корне изменить сущность большинства социально-экономических явлений в результате перехода к рыночной экономике. Это было направлено на такие экономические категории, как форма собственности, планирование, производственные управленческие отношения, более углубленное изучение психологических особенностей отдельной личности (как участника социально-экономических отношений) и общества в целом<sup>1</sup>. Данный период был особенно тяжелый для государства, но, несмотря на трудности, в период с 1997-го по 1999 год был замечен ощутимый прогрессивный скачок, касающийся развития дорожных сетей. Уже в начале 2002 года протяженность автомобильных дорог нашей страны составляла порядка 905 тыс. км, 759 тыс. из которых были дороги с твердым покрытием, а остальные 146 тыс. – грунтовые дороги. Что касается дорог, предназначенных для общего пользования, то их суммарная протяженность равнялась 588,7 тыс. км, 537,3 тыс. из которых – с твердым покрытием (91 %) и 51,4 тыс. – с грунтовым (9 %). Протяженность федеральных дорог общего пользования была гораздо меньше и составляла 46,6 тыс. км, а территориальные дороги – 542,1 тыс. км.

Если сравнивать наши дороги с дорогами Европы, то становится очевидным, что дороги России во многих моментах уступают зарубежным, и, казалось бы, их даже не хватает. Если учитывать мнение специалистов, то выясняется еще один интересный факт: чтобы максимально удовлетворить потребности общества как в социальной сфере, так и в экономической, суммарная протяженность российских дорог должна составлять

---

<sup>1</sup> Поспелов П.И. Дороги // Большая Российская энциклопедия: в 30 т. / председатель науч.-ред. совета Ю.С. Осипов; отв. ред. С.Л. Кравец. М., 2007. Т. 9.

не менее 2 млн км, когда на сегодняшний момент этот показатель равен около 1,4 млн км.

Кроме того, чтобы повысить качество организации дорожного движения и снизить количество дорожно-транспортных происшествий, начиная с 1968 года, во всех школах и профессионально-технических училищах изучались правила дорожного движения. Первые правила, единые для всей страны, были созданы в 1961 году. Позже они перерабатывались, дополнялись ещё не раз. Самые последние новые правила начали действовать с 1 января 1987 года.

Важным для повышения эффективности работы в области БДД является подготовка специалистов в данной сфере. В целях повышения качества специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения было решено создавать специализированные учебные заведения. Усиленная и качественная подготовка сотрудников дорожно-патрульной службы велась в специальной средней школе милиции МВД СССР с 20 апреля 1976 года в г. Орле. Она была создана на базе межобластной школы для подготовки младшего и среднего начальствующего состава, а затем переименованной в Высшую школу МВД РФ. Изначально в ней готовились курсанты для работы в дорожно-патрульной службе. Это было единственное в стране учебное заведение такого профиля. Данная школа была известна и за рубежом как высоко профессиональное учреждение. В эти годы очень высоко стала цениться деятельность ГАИ по контролю за безопасностью дорожного движения, борьбой с преступностью на дорогах и по обеспечению дорожного общественного порядка. В настоящее время с 1997 года школа переименована в Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Так как обстановка с аварийностью была очень сложной, необходимо было принимать эффективные решения для её снижения, поэтому в административное законодательство были внесены изменения, которые конкретизировали правонарушения в области дорожного движения. В них указывалось о необходимости повысить административную ответственность для тех водителей, которые систематически нарушают правила дорожного движения.

Кроме того, впервые в России в 2003 году было введено обязательное страхование автогражданской ответственности, а двумя годами позднее внедрена уникальная для всего мира федеральная информационная система (ФИС) ГИБДД, позволяющая обмениваться информацией ГАИ и МВД на всех уровнях. Радикальные преобразования в экономике, начавшиеся в 1990-х годах, повлекли формирование новых экономических отношений, повышение деловой активности граждан и, как следствие, прирост автомобильного парка, в том числе за счет многократного увеличения ввоза зарубежных автомобилей. Начало последнего десятилетия XX века

отмечено максимальным по сравнению с предыдущими годами уровнем ДТП и резким ростом числа краж и угонов транспортных средств.

В 1990 году было зарегистрировано более 250 тыс. пострадавших в авариях людей, из которых свыше 35 тыс. погибли. Поэтому приказом МВД РСФСР от 10 апреля 1991 г. № 49 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» был определен план действий по ускорению развертывания сети КПМ и компьютеризации службы, совершенствованию правоохранительной деятельности ДПС, борьбе с нарушениями законности ее сотрудниками. Тем же приказом констатировалось, что из-за имевшей место практики реформирования строевых подразделений и передачи их численности в территориальные органы внутренних дел служба отходит от выполнения основной функции – надзора за дорожным движением на автомагистралях, которой она и создавалась<sup>1</sup>.

Весьма своевременно приняли постановление Правительства Российской Федерации от 8 апреля 1992 г. № 228 «О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации». Оно позволило Госавтоинспекции использовать часть доходов от оплаты за выдачу и замену водительских удостоверений и регистрационных документов, прием экзаменов и проведение технического осмотра транспортного средства в целях развития материально-технической базы службы, в том числе ее компьютеризации. Благодаря внедрению компьютерной техники и современных средств передачи оперативных данных впервые в практике ГАИ у нарядов ДПС появилась возможность доступа в банк данных о находящихся в федеральном розыске автомобилях.

Одновременно продолжалась целенаправленная работа по созданию системы строевых подразделений ДПС. В 1996 году служба насчитывала 270 подразделений, в том числе 12 полков и 92 отдельных батальона. К 2000 году количество полков увеличилось вдвое<sup>2</sup>. Однако уже в 2017 году по распоряжению В.В. Путина был издан указ о новой предельно наполняемой штатной численности сотрудников ГИБДД МВД России.

С 1 января 2018 года по указу Президента РФ была установлена предельная штатная численность органов внутренних дел, финансируемая за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета. Она насчитывала «894 871 единицы, в том числе сотрудников органов внутренних дел России в количестве 746 859 человек, федеральных государственных гражданских служащих – 17 199, работников – 130 813», – отмечается в указе.

---

<sup>1</sup> Назаров В.Ю. Административно-правовое регулирование организации дорожного движения в городах: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. 196 с.

<sup>2</sup> Мацук А.М. Реализация государственной социально-экономической политики в области безопасности дорожного движения в региональных условиях в середине 1930-х – начале 2000-х гг.: дис. ... канд. ист. наук. Сыктывкар, 2010. 291 с.

Ранее, в сентябре 2016 года, Владимир Путин издал указ о сокращении штатов МВД на 163 тыс. человек. Была установлена максимальная численность ведомства – 904 871 человек.

В связи с этим под сокращение попали 10 тыс. человек, а именно сотрудников Госавтоинспекции МВД России. По состоянию на 2022 год количество сотрудников Госавтоинспекции МВД России составляет около 55 тыс. человек, то есть сокращен был практически каждый пятый сотрудник ГИБДД, что негативно может сказаться на дорожной деятельности в целом.

Таким образом, развитие общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения прошло долгий путь от появления колеса и гужевых повозок до появления современного автомобиля. Особенность их развития связана с трансформацией транспорта, что также требовало активного развития правовой регламентации данных общественных отношений.

В структуре рассматриваемых общественных отношений можно выделить следующие элементы: транспортные средства (автомобили, велосипеды, электросамокаты и т.д.), участники общественных отношений (водители, пешеходы, пассажиры и иные участники) и инфраструктура, которая обеспечивает дорожное движение (дорога, дорожные знаки и т.д.).

Автомобильные дороги – это «артерии» в любом государстве. По ним «течет» масса транспортных средств, перевозящих как пассажиров, так и различного рода грузы. Они развивались одновременно с развитием общества. В разные периоды времени уделялось разное внимание к ним, но дороги никогда не уходили на дальний план. Рано или поздно все равно вставал вопрос об их строительстве и модернизации.

Следовательно, в процессе исторического генезиса система БДД эволюционировала совместно с развитием правоотношений в этой области, которые можно поделить на:

административно-правовое регулирование деятельности в сфере безопасности дорожного движения, включая вопросы определения приоритетных целей и задач государственного управления, установления полномочий, регламентацию общих положений в области контроля и надзора;

организацию дорожного движения, в том числе установление требований к размещению дорожных знаков и дорожно-сигнальной информации, порядку организации дорожного движения в населенных пунктах, ограничению или запрещению движения транспортных средств и пешеходов, организации стоянок;

правоотношения, возникающие в рамках системы «человек – автомобиль – дорога», в том числе установление требований к подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей транспортных средств, допуску водителей к управлению транспортным средством; требования, предъявляемые к конструкции транспортных средств, принад-

лежностей к ним и к запасным частям, допуск транспортных средств к участию в дорожном движении; требования к проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию улично-дорожной сети и дорожных сооружений;

правоотношения между участниками дорожного движения, в том числе определение прав и обязанностей водителей транспортных средств, пассажиров транспортных средств, пешеходов и иных участников дорожного движения, а также оснований и пределов их ограничений;

регулирование деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и дорожном хозяйстве.

Формирование комплекса «человек – дорога – среда» повлекло необходимость обобщения всех направлений деятельности в правовом смысле. Было сформирована система, позволяющая повысить степень защищенности участников дорожного движения от возможности попадания в дорожно-транспортное происшествие. В нее входило следующее:

правовое регулирование и внедрение средств активной и пассивной БДД в сфере дорожного строительства и дорожной инфраструктуры;

правовое регулирование и внедрение средств активной и пассивной БДД в области организации дорожного движения;

правовое регулирование и внедрение средств активной и пассивной БДД в области надзора за техническим состоянием транспортных средств и их учета;

правовое регулирование и внедрение средств активной и пассивной БДД в области порядка допуска лиц к управлению транспортными средствами;

правовое регулирование в сфере надзора за дорожным движением и привлечения виновных лиц к ответственности за противоправные деяния в сфере безопасности дорожного движения.

Таким образом, как показывают исторические события разного времени, вопрос повышения безопасности дорожного движения всегда стоял на приоритетном уровне, наряду с другими государственными вопросами. Численность жертв от дорожно-транспортных происшествий во все времена была высока, поэтому органы власти предпринимали определенного рода мероприятия для ее снижения: модернизировали транспортные средства, улучшали качество дорожного покрытия, устанавливали правовые запреты. Так или иначе, данные действия способствовали постепенной стабилизации в области аварийности на дорогах.

## **2. СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ, А ТАКЖЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЁ РАЗВИТИЯ**

Во все времена развития общества безопасность дорожного движения оставалась одной из приоритетных задач для органов власти. Решение данного проблемного направления обусловлено поставленными задачами по созданию единой государственной системы, позволяющей урегулировать процесс снижения аварийности на дорогах. Для реализации этого необходимо внедрение отечественного и зарубежного опыта в области БДД, а также внедрения современных интеллектуальных и информационных управленческих систем в области БДД, разработка качественного нормативного и правового обеспечения, а также технических, информационных, методических и образовательных технологий. Немаловажную роль в повышении безопасности дорожного движения играют представители, эксперты и исследователи из различных сфер деятельности, в том числе экономической и информационной.

Норма права является основным средством влияния на поведение людей в сфере государственного управления. Несовершенство правового регулирования в области дорожного движения занимает одно из первых мест среди большого разнообразия факторов, влияющих на качество обеспечения безопасности дорожного движения. Многогранность и сложность правоотношений, складывающихся в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, защиты прав и интересов различных участников дорожного движения, определяют наличие объемного законодательства, которое регламентирует деятельность в сфере безопасности дорожного движения.

Всё это множество правовых и нормативных актов представляет собой определенную систему, которая призвана регулировать те общественные отношения, которые складываются в сфере безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

В рассматриваемой области эти общественные отношения требуют особого правового регулирования, что неразрывно связано с возросшим количеством ДТП и иными опасностями, исходящими от дорожного движения.

Правовые источники обеспечения безопасности в области дорожного движения представлены разными по юридической силе и субъектам воздействия нормативными правовыми документами. В их числе международные соглашения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Конституция Российской Федерации, фе-

---

<sup>1</sup> Амеличкин А.В. Административно-правовые основы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. 193 с.

деральные законы Российской Федерации, указы и распоряжения Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации и другие подзаконные нормативные правовые акты, в том числе акты субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Множество различных правовых субъектов РФ законодательством уполномочены решать задачи по обеспечению безопасности дорожного движения.

Одним из центральных событий в правотворческой работе в сфере безопасности дорожного движения стало принятие Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup>. Документ закрепил правовые основы государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране, определил главные направления деятельности в этой области. В нем содержалось понятие «организация дорожного движения», а также мероприятия и требования к процессу организации обеспечения безопасности дорожного движения.

В ст. 1 данного Федерального закона говорится о том, что главными задачами Федерального закона являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

В ст. 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» описываются направления деятельности, посредством которых осуществляется воздействие на сферу обеспечения безопасности дорожного движения:

установление полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

регулирование деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

разработка и утверждение в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, доку-

---

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ментов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации;

осуществление деятельности по организации и обеспечению безопасности в области дорожного движения;

осуществление финансирования различных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;

организация подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;

проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

осуществление обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;

лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

осуществление федерального государственного надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

Согласно действующему законодательству при необходимости ряд компетенций, реализуемых на федеральном уровне, по обеспечению безопасности дорожного движения может делегироваться региональным органам государственной власти по согласованию, и наоборот. Однако самыми большими полномочиями по БДД наделены органы государственной власти федерального уровня.

В ч. 1 ст. 6 ФЗ «О безопасности дорожного движения» говорится о том, что органы федеральной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения реализуют:

формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;

установление единой системы технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и

---

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам;

создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разработку и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;

организацию и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;

координацию деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

Ещё одним из важных законов, регулирующих БДД, является Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который регулирует непосредственно общественные отношения в процессе организации дорожного движения, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности. Также указанный федеральный закон раскрывает основные принципы организации дорожного движения, ее общие требования, правовую основу, полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области организации дорожного движения.

На территории Российской Федерации основным подзаконным нормативным актом, который определяет особенности осуществления дорожного движения, являются Правила дорожного движения. Они также определяют порядок дорожного движения, права, обязанности и действия его участников, а также требования к техническому состоянию транспортных средств, дорогам и средствам регулирования. Правила дорожного движения (ПДД) утверждены постановлением Совета Министров – Правитель-

---

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ства Российской Федерации 23 октября 1993 г. № 1090<sup>1</sup>. Практика убедительно свидетельствует, что соблюдение ПДД хоть и не гарантирует полную безаварийность, но существенно снижает вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Однако некоторые положения Правил дорожного движения Российской Федерации, регламентирующие вопросы организации дорожного движения, нуждаются в корректировке.

К нормам, предусматривающим ответственность за несоблюдение требований действующего законодательства в области дорожного движения, относятся:

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>2</sup> (КоАП);

Гражданский кодекс Российской Федерации, устанавливающий общие основания, ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности<sup>3</sup>;

Уголовный кодекс Российской Федерации<sup>4</sup>.

КоАП, как центральный нормативный акт в области дорожного движения, устанавливает принципы и меры ответственности за нарушения правил дорожного движения; в определенной мере указывает на полномочия органов власти в области дорожного движения; определяет порядок ведения производства по административным правонарушениям и полномочия конкретных должностных лиц в данном производстве. Правонарушения в сфере производства могут иметь взаимосвязь со сферой дорожного движения.

Уголовный кодекс устанавливает признаки, по которым отдельные нарушения нормативов, действующих в сфере БДД, можно отнести к преступлениям, а виновных в их совершении привлечь к уголовной ответственности.

Гражданский кодекс определяет особенности имущественной ответственности при ДТП, покупке или продаже транспортного средства, его аренду и т.п.

Основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональ-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) [Электронный ресурс]: от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>4</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ном, муниципальном и межотраслевом уровнях на период до 2024 года является распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы»<sup>1</sup>.

Перспективные цели, предписанные Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации, предполагают непрерывную деятельность компетентных субъектов, основанную на комплексном подходе к решению задач и взаимодействию<sup>2</sup>. Основными задачами в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы являются:

содействие структурных органов управления в процессе предупреждения и профилактики дорожно-транспортных происшествий;

разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах;

совершенствование профилактической работы, информации с целью изменения поведения участников дорожного движения, формирования отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения;

разработка мер по формированию положительного отношения граждан к деятельности ГИБДД МВД России;

совершенствование контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;

создание условий для населения страны по минимизации финансовых затрат при соблюдении правил дорожного движения;

совершенствование мер по вопросам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Кроме того, реализация Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы должна осуществляться на следующих принципах:

приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

<sup>2</sup> Амеличкин А.В. Историко-правовой аспект формирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения России // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 3 (84). С. 117–122.

соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

строгое соблюдение норм правового поля как на внутреннем уровне, так и внешнеполитическом;

доступность любого члена общества нашей страны к информации в области дорожного движения;

усиление принимаемых решений даже на самом малозначительном мероприятии для минимизации последствий от ДТП;

приоритет экономически обоснованным и эффективным технологиям в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

разработка мер на основе анализа аварийности и использования передового зарубежного опыта в области безопасности дорожного движения;

приоритет обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения (дети, пешеходы, инвалиды), пассажирских и грузовых перевозок<sup>1</sup>.

Кроме того, вопросы развития транспортной отрасли в России регулирует транспортная стратегия, которая утверждена Распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». Этот стратегический документ существенно усиливает деятельность государства в сфере БДД на среднесрочный период. Основная задача, которую решает данная стратегия, – создание условий в целях повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны.

Стоит сказать, что указанная стратегия позволит своей реализацией опередить возможность использования дорожной инфраструктуры населением перед достижением высоких требований транспортных средств, снизить воздействие на окружающую среду, а также учесть определенные климатические особенности разных областей страны.

Транспортная стратегия предусматривает реализацию определенных долгосрочных целей развития транспортной системы до 2030 года и на прогнозный период до 2035 года:

повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;

повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;

увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий<sup>1</sup>.

Таким образом, системная работа в рамках заявленных стратегией задач позволит существенно увеличить объемы и качество нового дорожного строительства, реконструкции участков существующих дорог, исходя из новых требований к безопасности, а также различных объектов обеспечения транспорта, паркингов, мостов и других инфраструктурных объектов дорожного строительства.

Ключевым нормативным правовым актом в сфере государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения является постановление Правительства от 30 июня 2021 г. № 1101 «Об утверждении положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства РФ и отдельных положений некоторых актов Правительства РФ»<sup>2</sup>.

Согласно данному нормативному правовому акту предметом федерального надзора в области безопасности дорожного движения является:

соблюдение установленных законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ), актами, составляющими право Евразийского экономического союза, обязательных требований в области безопасности дорожного движения (далее – обязательные требования);

соблюдение операторами технического осмотра обязательных требований к проведению технического осмотра транспортных средств, установленных правилами проведения технического осмотра транспортных средств;

соблюдение специализированными организациями, участвующими в государственной регистрации транспортных средств, обязательных требований к таким организациям, установленных Федеральным законом «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и порядком государственной регистрации транспортных средств;

---

<sup>1</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Об утверждении положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства РФ и отдельных положений некоторых актов [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 30 июня 2021 г. № 1101. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

соблюдение изготовителями государственных регистрационных знаков транспортных средств обязательных требований к изготовлению государственных регистрационных знаков транспортных средств, установленных Федеральным законом «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», порядком изготовления государственных регистрационных знаков транспортных средств и правилами учета, хранения и выдачи государственных регистрационных знаков транспортных средств.

При осуществлении федерального надзора могут проводиться следующие виды профилактических мероприятий:

сообщение населению о количественном составе дорожно-транспортных происшествий;

доведение до сведения населения, органов власти и судейского сообщества правоприменительной практики в области дорожного движения;

информирование о возможных последствиях от дорожно-транспортных происшествий;

оказание правовой помощи гражданам по возможным вопросам в области дорожного движения;

профилактический визит<sup>1</sup>.

Не менее важную группу нормативов составляют государственные стандарты, устанавливающие технические требования по обеспечению безопасности дорожного движения и экологической безопасности. В государственных стандартах регламентируются требования к техническим средствам организации дорожного движения (дорожным знакам, разметке, светофорам и т.д.), конструктивной безопасности транспортных средств, токсичным выбросам транспортных средств и уровню шума, производимого транспортными средствами.

Необходимо отметить, что правильное сооружение и обустройство автомобильных дорог, а также устанавливаемых на них технических средств организации дорожного движения должны соответствовать утвержденным сводам правил актуализированных редакций соответствующих строительных норм и правил, а также национальных стандартов, таким как, например, СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги и др.

Таким образом, действующее законодательство в области регулирования общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения представлено множеством нормативных и правовых актов, в том числе и местного уровня, многие из которых требуют актуализации с уче-

---

<sup>1</sup> Об утверждении положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства РФ и отдельных положений некоторых актов [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 30 июня 2021 г. № 1101. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

том современных требований в области безопасности. В разных субъектах России проблемы в области обеспечения безопасности дорожного движения общие – плохое состояние дорожного полотна, недостаточное количество дорог для бесперебойного движения транспорта, а также низкая правовая культура водителей, пешеходов и пассажиров и т.д.

Правовые акты различного уровня предусматривают лишь конкретные мероприятия технического, организационного и финансового характера, которые направлены на повышение качества безопасности участников дорожного движения в пределах конкретного территориального образования<sup>1</sup>.

Если говорить о координации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения на государственном уровне, то эту деятельность осуществляет Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. В настоящее время, согласно законодательным актам, проблемы координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц осуществляет Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. Данный государственный орган является координационным и образованным для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Деятельность комиссии осуществляется в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий. На региональном уровне также создаются и действуют подобные комиссии по БДД.

К основным задачам Комиссии относятся:

обеспечение согласованных действий федеральных органов исполнительной власти по разработке и реализации основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разработка основных направлений совершенствования правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения;

координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по разработке проектов и реализации федеральных программ повышения безопасности дорожного движения;

совершенствование механизмов координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также повышение эффективности вза-

---

<sup>1</sup> Амеличкин А.В. Административно-правовые основы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. 193 с.

имодействия с заинтересованными организациями и общественными объединениями по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

В этой области интересен опыт Республики Узбекистан, где установлен качественно новый порядок организации работы подразделений органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения, постоянно совершенствуется система профилактики дорожно-транспортных происшествий, расширяется система автоматизированного регулирования дорожного движения, обеспечивающая высокую эффективность контроля, возможность своевременного выявления и пресечения правонарушений.

Подобный подход к обеспечению безопасности дорожного движения используется в Республике Узбекистан. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важнейших социальных задач Республики на сегодняшний день, поскольку дорожно-транспортные происшествия наносят огромный материальный и моральный ущерб не только отдельным людям, но и обществу в целом.

В целях дальнейшего совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения, коренного улучшения дорожной инфраструктуры, повышения качества дорог, а также создания надлежащих условий для безопасного передвижения всех участников дорожного движения только за последние полгода было принято 4 постановления Президента Республики Узбекистан, около 10 постановлений Кабинета Министров Республики Узбекистан, десятки ведомственных нормативных актов, что позволило существенно снизить негативное влияние БДД.

Ключевым из них можно назвать постановление Президента Республики Узбекистан от 4 апреля 2022 г. № ПП-190 «О мерах по надежному обеспечению безопасности человека и резкому сокращению случаев смертности на автомобильных дорогах», в котором были определены следующие актуальные направления обеспечения безопасности дорожного движения в данной Республике:

совершенствование инфраструктуры автомобильных дорог и улучшение их качества, создание надежных условий для безопасного движения участников дорожного движения на основе принципа приоритетности «пешеход – общественный транспорт – велотранспорт – автотранспорт»;

поднятие на качественно новый уровень учебного процесса подготовки, переподготовки водителей, повышения их квалификации с внедрением в систему инновационных педагогических технологий;

---

<sup>1</sup> Положение о Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 25 апреля 2006 г. № 237. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

повышение культуры соблюдения правил дорожного движения водителями и пешеходами, обеспечение неотвратимости наказания за любое правонарушение;

организация привития основ правил дорожного движения с детства, внедрение данной практики в организациях дошкольного образования и общеобразовательных школах;

полная цифровизация организации дорожного движения, применение новых систем управления и контроля с внедрением передовых информационно-коммуникационных технологий.

В соответствии с постановлением в целях повышения эффективности деятельности в сфере организации, управления и обеспечения безопасности движения на автомобильных дорогах была образована Республиканская специальная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения (руководитель комиссии – Премьер-министр Республики Узбекистан) и ее территориальные специальные комиссии, на которые были возложены следующие основные задачи:

надежная защита жизни и здоровья граждан в сфере безопасности дорожного движения, обеспечение полного соответствия дорожной инфраструктуры требованиям безопасности;

определение на научном уровне исследователями причин дорожно-транспортных происшествий и способов по их ликвидации;

определение мер по внедрению современных информационных технологий в сферу обеспечения безопасности дорожного движения, популяризации автоматизированных систем контроля, исключая человеческий фактор и коррупционные проявления;

организация разработки и согласование проектов программ по улучшению дорожной инфраструктуры, сокращению количества дорожно-транспортных происшествий в регионах.

В соответствии с возложенными на себя задачами Специальная комиссия осуществляет следующие основные функции:

организует ведение объективного мониторинга показателей безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах (количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и получивших телесные повреждения);

анализирует исполнение законодательства в рамках обеспечения безопасности дорожного движения на территориях с отрицательными показателями безопасности дорожного движения;

контролирует обеспечение организации профилактической и разъяснительной работы в образовательных организациях и населенных пунктах на территориях, в которых совершены дорожно-транспортные происшествия;

оценивает состояние дорожной инфраструктуры и соблюдение правил дорожного движения в разрезе территориальных единиц в конце каждого квартала по индикаторам индекса;

организует разработку и реализацию программ комплексных мер по развитию дорожной инфраструктуры и улучшению состояния соблюдения правил дорожного движения в районах (городах), которые по результатам индекса включены в «желтую» и «красную» категории;

изучает работу, проведенную научно-исследовательскими институтами, специальными уполномоченными государственными органами, органами государственной власти на местах, а также ответственными министерствами и ведомствами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также обсуждает допущенные недостатки;

разрабатывает предложения о совершенствовании актов законодательства специальных уполномоченных государственных органов, органов государственной власти на местах, иных министерств и ведомств по обеспечению безопасности дорожного движения;

определяет актуальные направления научных исследований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

оказывает практическую поддержку во внедрении результатов научных исследований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

решает вопросы привлечения высокопрофессиональных специалистов и ученых, а также финансирования научных исследований, проводимых по наиболее актуальным направлениям;

организует работу по глубокому всестороннему анализу причин совершения дорожно-транспортных происшествий, особенно таких важных факторов, как техническое состояние участков дорог и автотранспортных средств, квалификация водителей и погодные условия с научной точки зрения;

обеспечивает широкое внедрение автоматизированных систем управления дорожным движением в столице, областных центрах и наиболее важных направлениях;

определяет мероприятия по внедрению ведения системы контроля соблюдения законодательства в сфере безопасности дорожного движения посредством автоматизированных технических и технологических средств, исключающих человеческий фактор и коррупционные проявления;

организует создание современных информационных систем, предназначенных для совершенствования безопасности дорожного движения, предупреждения дорожно-транспортных происшествий и способствующих им условий.

Особый интерес для повышения БДД представляет опыт Республики Узбекистан по оценке эффективности организации дорожного движения и повышения ответственности местных органов власти в регионах в данном

направлении. Так, в Республике Узбекистан с 1 июля 2022 г. внедрена практика ведения индекса «Безопасная дорога» в разрезе каждого района (города) республики.

В рамках индекса состояние соблюдения правил дорожного движения и дорожной инфраструктуры оценивается специальными комиссиями по итогам каждого квартала по следующим 29 индикаторам:

I. По дорожной инфраструктуре:

1. Состояние дорожного покрытия.
  2. Степень оснащённости дорожными знаками.
  3. Степень оснащённости дорожными указателями.
  4. Регулируемость пешеходных переходов.
  5. Наличие подземных и надземных пешеходных переходов.
  6. Наличие тротуаров для пешеходов.
  7. Наличие дорожек для велосипедов.
  8. Обеспеченность автостоянками.
  9. Состояние горизонтальных разметок.
  10. Оснащённость дороги разделительными бордюрами.
  11. Освещённость дороги.
  12. Степень оснащённости округи образовательных учреждений.
  13. Наличие в образовательных учреждениях учебных кабинетов по безопасности дорожного движения.
  14. Наличие в образовательных учреждениях площадок по безопасности дорожного движения.
  15. Наличие светофоров.
  16. Озеленение обочин дороги.
  17. Оснащённость направляющими столбиками.
  18. Оснащённость приборами выявления правонарушений.
  19. Оснащённость камерами видеонаблюдения.
  20. Наличие искусственных неровностей.
  21. Состояние соблюдения правил дорожного движения на расположенных на территории населенного пункта предприятиях и в организациях.
  22. Степень оснащённости наглядными средствами пропаганды и агитации правил дорожного движения.
  23. Частота проведения профилактических мероприятий по пропаганде правил дорожного движения.
  24. Состояние привлечения спонсорских средств, не запрещенных законом, к обеспечению безопасности дорожного движения.
- II. По соблюдению правил дорожного движения:
25. Количество дорожно-транспортных происшествий на каждые 100 тыс. человек среди населения.
  26. Количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на каждые 100 тыс. человек среди населения.

27. Количество очагов аварий.

28. Количество административных правонарушений, связанных с нарушением правил дорожного движения, на каждые 100 тыс. человек среди населения.

29. Количество мест заторов.

Районы (города), исходя из состояния организации дорожного движения, на основе результатов индекса подразделяются на «зеленые», «желтые» и «красные» категории.

Особо стоит отметить систему профилактики БДД, которая внедрена в Республике Узбекистан. Так, в целях обеспечения безусловного соблюдения правил дорожного движения и предупреждения случаев их повторного нарушения была поставлена задача внедрить с 1 декабря 2022 г. систему начисления штрафных баллов водителям за нарушения правил дорожного движения, предусматривающую следующий порядок:

начисление отдельных штрафных баллов за каждое нарушение правил дорожного движения в течение 12 месяцев;

лишение водителя права управления транспортным средством на определенный срок в установленном порядке в случае превышения штрафных баллов установленного количества;

применение к водителям, за определенный период не нарушившим правила дорожного движения, мер стимулирования путем сокращения штрафных баллов при последующем начислении.

Постановлением от 12 июля 2022 г. № 316 Президент Республики Узбекистан утвердил Общенациональную программу «Безопасная и гладкая дорога», рассчитанную на пять лет. Документ предусматривает мероприятия по территориальным единицам Республики по пяти следующим направлениям:

улучшение инфраструктуры (установка новых и замена старых дорожных знаков, в том числе об ограничении скорости у школ, установка указателей, установка и обновление светофоров, нанесение разметки, установка освещения, строительство тротуаров и велодорожек, надземных и подземных переходов, путепроводов, реконструкция дорожного полотна и др.);

цифровизация системы управления движением (установка камер фиксации нарушений, интеграция светофоров в центральную систему управления, создание мониторингового центра по контролю за транспортным потоком и др.);

развитие и цифровизация общественного транспорта (оснащение остановок электронными мониторами, дающими информацию в режиме реального времени, строительство и реконструкция автобусных остановок, автовокзалов и автостанций, оснащение пассажирского транспорта средствами навигации (трекерами), внедрение автоматизированной оплаты за проезд и другое);

пропаганда безопасности дорожного движения, в том числе обучение ПДД детей в школах;

совершенствование системы подготовки водителей и усиление контроля за техническим состоянием транспорта.

На примере столицы, согласно программе, в течение пяти лет запланировано заменить 15 тыс. пришедших в негодность знаков (по 3000 ежегодно) и установить 14 тыс. новых.

У 340 школ должны установить 1500 знаков ограничения скорости (по 300 каждый год). На улицах должны быть установлены 84 указателя направления и расстояния.

Запланировано строительство 200 (по 40 каждый год) и реконструкция 605 (по 121 ежегодно) светофоров. Планируется построить 69 новых пешеходных светофорных объектов.

По данным анализа потока транспорта и пешеходов и ДТП с участием пешеходов, планируется установить 30 управляемых пешеходами светофоров (14 – в 2022 и 16 – в 2023 году).

Будут построены 240 км тротуаров (из них 120 км – в 2022 году, по 40 – в 2023 и 2024 годах, по 20 – в 2025 и 2026 годах). Появится 140 км новых велодорожек: 60 км – в 2022, по 20 – в последующие четыре года.

За пять лет также запланировано построить 25 надземных пешеходных переходов (по 5 ежегодно) в дополнение к 10 существующим. К 41 подземному переходу добавят еще 25 (также по 5 ежегодно). Запланировано расширение 58 км улиц и строительство 11 путепроводов. В 30 местах будут созданы платные автоматизированные стоянки вдоль улиц.

Намечено «увеличение пропускной способности» 512 перекрестков за счет изменения их геометрических параметров, включая 140 перекрестков в текущем году, о чем уже сообщалось.

Планируется внедрить электронную карту движения грузового транспорта в Ташкенте и ограничить проезд тяжелого грузового транспорта по улицам столицы.

Возле 25 крупных рынков (по 5 каждый год) за счет доходов этих рынков намечено построить многоэтажные надземные или подземные автостоянки.

По направлению цифровизации в программе приводятся следующие планы:

въезды в Ташкент оборудуют дополнительно 297 дополнительными камерами фиксации нарушений и интегрируют их в городской и республиканский мониторинговые центры;

605 имеющихся в столице перекрестков, оборудованных светофорами, интегрируют в единую центральную систему управления светофорными объектами на перекрестках;

на 104 перекрестках и в 110 местах на дорогах и улицах установят камеры фиксации нарушений;

организация мониторингового центра контроля транспортного потока и другое.

По развитию и цифровизации общественного транспорта планируется:

оснащение 450 остановок (по 90 ежегодно) мониторами, предоставляющими пассажирам информацию в режиме реального времени;

строительство и реконструкция 1160 автобусных остановок;

организация 673 новых направлений общественного транспорта: 20 – в 2022 году, 253 – в 2023 и по 200 – в 2024 и 2025 годах;

оборудование пассажирского транспорта средствами навигации – 250 единиц;

оборудование общественного транспорта и автомобилей юридических и физических лиц, занимающихся пассажирскими перевозками, видеорегистраторами – 12 889.

Отдельного внимания заслуживает практика проведения еженедельно в пятницу «Дня безопасности дорожного движения», в рамках которого всеми организациями принимаются активные меры по обеспечению неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, а также организуемая во всех регионах республики на регулярной основе ежемесячная акция «День без автомобиля», направленная на привлечение общественного внимания к проблеме безопасности на дорогах, демонстрацию того, что передвижение без автотранспортных средств возможно и необходимо, публичный призыв к соблюдению правил дорожного движения всеми его участниками.

Таким образом, при успешной реализации всех задуманных мероприятий, в рамках обеспечения безопасности дорожного движения, в Республике Узбекистан качество и уровень безопасности дорожного движения может существенно увеличиться, что будет способствовать социально-экономическому развитию государства.

Проблемами в области обеспечения безопасности дорожного движения по направлениям деятельности занимаются такие субъекты государственной власти, как полиция России, МЧС России, Минтранс России, Росавтодор Минздрав России, Министерство науки и высшего образования России, Минпромторг России и др.

Однако существенными правами в отношении участников дорожного движения и иных лиц наделены в большей степени лишь подразделения ГИБДД МВД России. Основным регулятором общественных отношений в области безопасности дорожного движения являются различные подразделения ГИБДД, которые входят в состав полиции России. Только они могут применять к участникам дорожного движения меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, а также меры

административного наказания за отдельные составы правонарушений в области дорожного движения.

Данные структурные подразделения полиции МВД России осуществляют различные функции, однако одной из самых важных в сфере обеспечения безопасности дорожного является федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, его реализует Госавтоинспекция МВД России.

Как говорил В.А. Юсупов, и с ним, несомненно, можно согласиться, «административный надзор осуществляется широким кругом субъектов, в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения. Его социальная ценность состоит в создании условий для нормальной жизнедеятельности общества. Он способствует реализации важнейших конституционных прав человека и гражданина»<sup>1</sup>.

Ключевое значение в повышении качества государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, уровня безопасности на дорогах отводится Госавтоинспекции МВД Российской Федерации, именно на плечи указанного подразделения полиции ложатся основные вопросы по обеспечению безопасности дорожного движения на территории нашей страны. Основное предназначение Государственной инспекции безопасности дорожного движения – это обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

В Федеральном законе «О полиции» одним из основных направлений деятельности полиции обозначена деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. Данным документом определена обязанность полиции по осуществлению государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В целях выполнения данной обязанности полиция наделена следующими полномочиями или правами:

временно ограничивать или запрещать движение через железнодорожные переезды при условии несоответствия правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии;

требовать от государственных и муниципальных органов, общественных объединений и организаций проведения мероприятий, предусмотренных законодательством о безопасности дорожного движения;

ограничивать или запрещать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорож-

---

<sup>1</sup> Юсупов В.А. Административное право: в 10 т. Т. 1: Философия и общая теория административного права. М.: Евразийская академия административных наук, 2012. 452 с.

ного движения, при осуществлении государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения проводить проверки деятельности организаций и индивидуальных предпринимателей;

выдавать должностным лицам этих организаций и индивидуальным предпринимателям предписания об устранении выявленных нарушений, в том числе нарушений требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог<sup>1</sup>.

Данный государственный орган при осуществлении своей деятельности выполняет задачи по обеспечению исполнения всеми субъектами, участвующими в процессе дорожного движения законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, осуществления мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Таким образом, деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России является очень важной в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, однако в настоящее время наблюдается перетекание отдельных полномочий к другим субъектам государственного регулирования и, как следствие, сокращение количества сотрудников ГИБДД<sup>2</sup>.

На основании Положения о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711, приоритетные обязанности Госавтоинспекции в области безопасности дорожного движения состоят в реализации федерального государственного надзора и специальных разрешительных функций.

Настоящим Положением на ГИБДД МВД России в области безопасности дорожного движения (БДД) возлагаются следующие обязанности:

1. Осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

а) к строительству и реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;

---

<sup>1</sup> О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Амеличкин А.В. Историко-правовой аспект формирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения России // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 3 (84). С. 117–122.

б) к эксплуатационному состоянию и ремонту дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;

в) к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;

г) к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;

д) к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжелых, опасных и крупногабаритных грузов.

2. Регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы к ним, а также выдача паспортов транспортных средств в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

3. Организация и проведение в порядке и сроки, которые установлены законодательством Российской Федерации, государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним.

4. Регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий.

5. Участие в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности.

6. Организация и проведение в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий.

7. Осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

8. Осуществление на месте дорожно-транспортного происшествия неотложных действий по спасению людей, в том числе принятие мер по эвакуации людей, оказание в соответствии с законодательством Российской Федерации первой помощи пострадавшим, а также содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра.

9. Осуществление в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения.

10. Ведение учета бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении.

11. Изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения.

12. Осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств.

13. Участие в работе градостроительных и технических советов, в работе комиссий по открытию маршрутов регулярного движения общественного транспорта, а также в оценке соответствия этих маршрутов установленным требованиям безопасности дорожного движения в процессе их эксплуатации.

14. Разъяснение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения.

15. Разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, юридическими лицами и общественными объединениями.

16. Выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению.

17. Выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а также на производство работ по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения, ведение реестра выданных, приостановленных и аннулированных разрешений.

18. Выдача в установленном порядке разрешений на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов).

19. Создание, обеспечение функционирования и ведение в порядке, определяемом Министром внутренних дел Российской Федерации, информационных банков (баз) данных, а также предоставление содержащихся в них сведений федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления муниципальных образований, организациям и гражданам в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

20. Участие во взаимодействии с соответствующими подразделениями органов государственной охраны в обеспечении безопасного и беспрепятственного проезда транспортных средств, в которых следуют объекты государственной охраны.

21. Осуществление приема граждан, обеспечение своевременного и в полном объеме рассмотрения их устных и письменных обращений с последующим уведомлением граждан о принятых решениях в установленный законодательством Российской Федерации срок<sup>1</sup>.

Таким образом, перечень компетенций, возложенных на Государственную инспекцию, является разносторонним и многогранным. Поэтому для реализации возложенных на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации функций ей предоставлены следующие права:

выдавать различным должностным лицам предписания об устранении нарушений в области безопасности дорожного движения, которые являются обязательными для исполнения, а также привлекать виновных лиц к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, в случае непринятия по таким предписаниям необходимых мер;

осуществлять обязательные для исполнения запросы от организаций, независимо от формы собственности, а также должностных лиц, требовать объяснения по фактам их нарушения законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разрабатывать и участвовать в разработке, совместно с иными заинтересованными субъектами, нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения в целях повышения совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения;

в случае необходимости проводить мероприятия по временному ограничению или запрещению дорожного движения, изменению организации дорожного движения на отдельных участках дорог в целях безопасности дорожного движения транспортных средств и пешеходов либо, если использование транспортных средств угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержа-

---

<sup>1</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ния в безопасном для дорожного движения состоянии, запрещать или приостанавливать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

в случае наличия неисправностей транспортных средств, при которых эксплуатация транспортных средств запрещается, проводить необходимые запретительные мероприятия в отношении таких транспортных средств, а также запрещать эксплуатацию тех транспортных средств, которые не прошли предусмотренный государственный технический осмотр транспортных средств, имеют несанкционированные изменения в конструкции, не имеют предусмотренных в определенных местах регистрационных знаков, а равно запрещать эксплуатацию транспортных средств, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки, а также при несоответствии маркировки транспортных средств данным, указанным в регистрационных документах, до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения;

в случае нарушения законодательства в области безопасности дорожного движения запрещать перевозку нестандартных, тяжелых или опасных грузов, а также движение общественного транспорта по установленным маршрутам;

в случаях, предусмотренных законодательством, останавливать различные транспортные средства и осуществлять проверку документов на право пользования и управления транспортными средствами, а также проверять документы на перевозимый груз, при процессуальной необходимости изымать эти документы;

в случаях наличия у водителя транспортного средства признаков опьянения проводить мероприятия по отстранению его от управления транспортным средством, а также отстранять тех лиц, которые не имеют необходимых документов на право управления или пользования транспортными средствами, которыми они управляли;

при процессуальной необходимости проводить мероприятия в установленном законом порядке по административному задержанию, личному досмотру, осмотру транспортных средств и грузов, производить досмотр транспортных средств;

осуществлять в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях задержание транспортных средств с помещением их в специально отведенные места до устранения причин задержания;

в целях установления факта нахождения лица в состоянии алкогольного или наркотического опьянения осуществлять в рамках законодательства освидетельствование лиц, подозреваемых в совершении преступления или административного правонарушения, повлекших угрозу безопасности

дорожного движения, для установления факта либо направлять или доставлять указанных лиц в медицинские учреждения, если результат освидетельствования необходим для подтверждения или опровержения факта правонарушения либо для объективного рассмотрения дела о правонарушении;

в случае выявления нарушений правил дорожного движения использовать в установленном порядке специальные технические средства для фиксации нарушений, контроля за техническим состоянием транспортных средств и дорог, принудительной остановки транспортных средств, дешифровки показаний тахографов;

использовать для доставления в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, а также в других предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительством иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения;

составлять протоколы об административных правонарушениях на лиц, совершивших административные правонарушения, и налагать на них в пределах своей компетенции административные взыскания;

при необходимости, а также при производстве по делам об административных правонарушениях вызывать граждан и должностных лиц в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, получать от них объяснения, справки, документы или их копии;

реализовывать в установленном законом порядке возлагаемые на МВД России функции государственного заказчика по разработке и изготовлению технических средств контроля за соблюдением правил дорожного движения, аварийно-спасательного оборудования, применяемого на месте дорожно-транспортного происшествия в целях снижения тяжести его последствий, а также иных технических средств, автоматизированных систем и приборов, способствующих повышению безопасности дорожного движения;

в случаях служебной необходимости использовать средства связи, принадлежащие юридическим лицам и гражданам;

проводить в рамках законодательства согласование разрешений органов местного самоуправления на распространение наружной рекламы на улицах (дорогах) городских и сельских населенных пунктов, а за их пределами – в полосе отвода и придорожной зоне автомобильных дорог;

проводить взаимодействия с иными государственными надзорными органами в целях контроля и надзора за соблюдением юридическими ли-

цами и гражданами условий лицензий, выданных Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, истребовать при необходимости от них сведения о лицензируемой деятельности и давать им в пределах своей компетенции обязательные для исполнения предписания;

проводить во взаимодействии с заинтересованными организациями и учреждениями определение приоритетных тем и направлений научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществлять в установленном порядке их реализацию, а также участвовать во внедрении в практическую деятельность Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации научных разработок;

совместно с заинтересованными организациями участвовать в работе международных организаций по проблемам безопасности дорожного движения, проводить мероприятия, обеспечивающие выполнение международных обязательств в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, все решения, требования и указания должностных лиц Госавтоинспекции по вопросам, относящимся к их непосредственной компетенции, обязательны как для юридических лиц, независимо от формы собственности, так и для иных организаций, должностных лиц и граждан. Осуществление деятельности Госавтоинспекции строится на таких принципах, как:

строгое соблюдение требований нормативной базы;

выставление приоритетного направления прав человека, его жизни и здоровья;

уважение прав и свобод человека и гражданина;

открытость со всех сторон к вопросу повышения безопасности дорожного движения.

В результате, исходя из нормативных и правовых актов, основным предназначением Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России является обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Структурные подразделения ГИБДД МВД России во взаимодействии с другими заинтересованными органами государственной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, реализуя имеющиеся в их распоряжении формы и методы деятельности, осуществляют регистрационный учет транспортных средств, прием квалификационных экзаменов и выдачу водительских удостоверений; контроль за выполнением юридическими, должностными лицами установленных для них правил и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; реализуют дознание по

делам в области нарушений правил эксплуатации транспортных средств, учет показателей БДД, целенаправленную агитационно-пропагандистскую политику; производят административную юрисдикцию в отношении юридических, должностных лиц при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, а также в отношении непосредственных участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации непосредственно связано с результатами социально-экономических преобразований, построением правового демократического государства, развитием гражданского общества, а потому не может быть решено без совместных усилий государства и общества. Особая роль в этом отведена органам Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, которая реализует свои полномочия в рамках действующих нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Заслуживает внимания опыт Республики Узбекистан в сфере повышения качества БДД и взаимоотношений участников дорожного движения и сотрудников полиции, который является актуальным и для регулирования взаимоотношений в нашем государстве.

В целях дальнейшего повышения эффективности деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной службы безопасности дорожного движения Республики Узбекистан, в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 25 декабря 2018 г. № 1044 «Об утверждении Положения о порядке и критериях оценки результатов служебной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной службы безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан» к сотрудникам ДПС ГСБДД, деятельность которых по итогам оценки ежеквартальной работы признана неудовлетворительной, в качестве меры воздействия применяется единовременное денежное удержание в размере до 50 % от их должностного оклада. А к сотрудникам ДПС ГСБДД, деятельность которых по итогам оценки ежеквартальной работы признана эффективной, применяется мера в виде единовременного денежного вознаграждения в размере до 50 % от их должностного оклада.

При этом критериями оценки деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы на закрепленном секторе являются:

количество совершенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших человеческие жертвы и тяжкие последствия (ч. 3 ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан);

количество совершенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших смерть человека (ч. 2 ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан);

количество совершенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших тяжелые телесные повреждения (ч. 1 ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан);

количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине пешехода, приведшее к его гибели;

отмена оформленного административного протокола;

жалобы на действия, а также культуру общения сотрудника дорожно-патрульной службы (по результатам доказанных жалоб);

случаи, приведшие к возникновению пробок на дорогах, в результате невыполнения своих служебных обязанностей по принятию соответствующих мер в сфере улучшения состояния дорог, прикрепленного за сотрудником сектора (в случае подтверждения бездействия сотрудника дорожно-патрульной службы по выполнению необходимых действий для улучшения состояния дороги);

выявление правонарушений, предусмотренных статьями 125, 125.1, 126–128.4, 128.6, 129–130, 133–135.1, 137–138.5, 139–141 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности;

выявление угнанного транспортного средства;

выявление преступлений, ранее совершенных неизвестным лицом, в том числе выявление лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие;

выявление лиц, находящихся в розыске (в отношении каждого отдельного случая).

Кроме того, в целях упорядочения взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы с участниками дорожного движения и применения специальных средств было принято постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 1 декабря 2018 г. № 975, которым утверждено Положение о порядке регулирования взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы с участниками дорожного движения и применения специальных средств.

Положение детально и подробно рассматривает следующие моменты несения службы сотрудниками дорожно-патрульной службы:

основания и порядок остановки сотрудником дорожно-патрульной службы транспортного средства;

права и обязанности сотрудника дорожно-патрульной службы;

права и обязанности участников дорожного движения в рамках взаимоотношений с сотрудниками дорожно-патрульной службы;

взаимоотношения участников дорожного движения с сотрудниками дорожно-патрульной службы в рамках оформления нарушения правил дорожного движения;

порядок применения сотрудниками дорожно-патрульной службы специальных приборов при выполнении служебных задач;

порядок фиксации нарушения правил дорожного движения специальными автоматизированными техническими средствами фото- и видеофиксации;

особенности несения службы сотрудниками дорожно-патрульной службы в рамках взаимоотношений с участниками дорожного движения.

Новым этапом развития национального законодательства Российской Федерации в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения явилось принятие новых программ обучения водителей, в которых также было уделено внимание подготовке профессиональных водителей. Стоит отметить, что 1 сентября 2016 г. в законную силу вступил новый приказ МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений», который устанавливает процессуальную форму предоставления государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений.

Приказ Минпросвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» имеет широкий спектр действия. Он не просто утверждает программы по новым категориям прав, но и меняет весь процесс обучения, являясь ключевым документом реформы подготовки водителей. Согласно этому документу обучаться в школе кандидатам в водители придется дольше, чем было раньше. В новой редакции существенно было увеличено количество часов как для теоретического обучения, так и для практического, также обучение стало подразделяться на три этапа. Базовый этап необходим только новичкам, а тем водителям, у которых уже есть хотя бы одна открытая категория, понадобится лишь профессиональный курс. Завершается обучение итоговой аттестацией, которая проходит в форме внутреннего квалификационного экзамена, по итогам которого кандидат получает свидетельство о профессии водителя.

В контексте подготовки водителей транспортных средств определенный интерес представляет опыт Республики Узбекистан. Стоит отметить, что в целях совершенствования деятельности автошкол были приняты два новых постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан: от 4 июля 2022 г. № 353 «Об утверждении Положения о порядке определения рейтинга образовательных организаций, осуществляющих подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей автотранспортных средств», а также от 20 июля 2022 г. № 393 «О мерах по кардинальному совершенствованию системы подготовки, переподготовки

и повышения квалификаций водителей автотранспортных средств и проведения экзаменов».

В частности, постановлением № 353 Республики Узбекистан было утверждено Положение о порядке определения рейтинга образовательных организаций, осуществляющих подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей автотранспортных средств, согласно которому основными критериями при определении рейтинга автошкол служат: результаты сдачи теоретических и практических экзаменов; научный потенциал и уровень преподавателей автошкол; штрафные баллы, начисленные выпускникам автошкол за нарушение правил дорожного движения в течение первого года после получения водительского удостоверения; количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных выпускниками автошкол.

При этом рейтинг будет определяться по 100-бальной системе, а исходя из набранных баллов, автошколы будут распределены на три категории в следующем порядке:

81–100 баллов – «зеленая»;

51–80 баллов – «желтая»;

менее 50 баллов – «красная».

Рейтинги будут определяться в разрезе территориальных единиц страны и объявляться ежегодно 25 января в средствах массовой информации и социальных сетях.

Со стороны контрольно-надзорных органов в области БДД совместно с заинтересованными министерствами и организациями будут проводиться специальные семинар-тренинги по внедрению и популяризации положительного опыта автошкол «зеленой» категории.

Положением Республики Узбекистан также предусмотрена выдача автошкалам отличительных логотипов в соответствии с полученной категорией. Данные логотипы будут принудительно размещены на входе в автошколы, а также на лобовые и задние стекла их автомобилей.

Внедрение системы мониторинга деятельности (рейтинга) автошкол должно способствовать повышению здоровой конкуренции между автошколами, мотивируя их улучшать качество образования и подготовки водителей.

Вместе с тем на основании постановления № 393 Кабинета Министров Республики Узбекистан, исходя из зарубежного опыта развитых стран, пересмотрены объемы и содержание учебных программ, разработана новая методология обучения, основанная на инновационных педагогических технологиях и методах с широким использованием последних достижений информационно-коммуникационных технологий.

При разработке новой методологии обучения и обновлении учебных программ по подготовке и переподготовке водителей увеличены объемы практических занятий, перераспределены теоретические занятия, при этом

еще больше внимания уделено вопросам повышения культуры вождения, правовой ответственности при нарушении правил дорожного движения и психологической подготовки водителей.

Также пересмотрены требования к образованию преподавателей и водителей-инструкторов, реформирована система их переподготовки и повышения квалификации.

Таким образом, необходимо отметить, что достичь высоких результатов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения можно только благодаря реализации комплекса совместных мероприятий государства и общества, а также участием широких слоев населения.

Приоритет государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения был обозначен В.В. Путиным на заседании президиума Государственного совета, посвященном вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Глава государства отметил, что «уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет и на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России. За прошедшие годы количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 11,8 %, существенно уменьшились социальный и транспортный риски. При этом уровень автомобилизации в стране возрос более чем в полтора раза: сейчас во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин. Ясно, что число машин будет увеличиваться, и это объективный вызов и для участников дорожного движения, и для тех, кто отвечает за его организацию»<sup>1</sup>.

В ходе систематизации нормативно-правовой базы, а также научных разработок в области обеспечения безопасности дорожного движения можно сделать вывод, что одним из главных общих прав и, соответственно, одним из общих объектов защиты участников дорожного движения является право, закрепленное в ч. 1 ст. 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», а именно право на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации, которое гарантируется органами государственной власти.

При условии обеспечения данного положения участники дорожного движения могут свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных Правил, именно в этом случае они не подвергают свою жизнь, здоровье или имущество какой-либо опасности<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения 14.03.2016. Ярославль [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения: 06.10.2022).

<sup>2</sup> Амеличкин А.В. Административно-правовые основы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013.

В настоящее время для регулирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения активно используется программно-целевой метод, который прошел свою апробацию в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100.

Данная методология показала свою эффективность применения программно-целевого принципа управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Именно на базе положительного опыта была сформирована федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденная постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864. Дальнейшее развитие такого подхода продолжилось в рамках распоряжения Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».

Кроме того, программно-целевой подход определен действующим законодательством. Так, на основании Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Еще одной из главных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения является оказание своевременной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Здесь большим прорывом в этой сфере стало внедрение Государственной информационной системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС». Данная система обеспечивает получение сигнала о ДТП соответствующими службами. С 1 января 2017 г. водители и собственники транспортных средств получили возможность оснастить свои автомобили подобной системой, что позволяет спасти жизни пострадавших за счет автоматизации процесса вызова экстренных служб к местам ДТП.

В целях результативного и эффективного решения проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, снижением коли-

чества ДТП, а также основных показателей БДД до уровня развитых стран мира, необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспечение финансовыми ресурсами, в связи с чем нужно дальнейшее развитие комплексных мер по повышению безопасности дорожного движения в целях:

более активного использования запретительных мер законодательства Российской Федерации, а также иных мер воздействия на противоправное поведение участников движения;

соблюдения паритета понимания обществом опасности дорожного движения, а также возможностей государства по обеспечению безопасного движения на дорогах;

приведения улично-дорожной инфраструктуры и элементов обустройства дороги в соответствие с требованиями нормативных правовых актов в целях безопасности дорожного движения;

урегулирования вопросов организационно-правового и организационно-технического характера в сфере организации движения транспортных средств и пешеходов;

проработки механизмов эффективного финансирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, в целях реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и их экономической заинтересованности в достижении результата;

синхронизации системы мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения между органами управления на федеральном, региональном и местном уровнях и дальнейшая разработка финансовых инструментов;

развития системы объективных показателей и эффективных индикаторов деятельности по повышению безопасности дорожного движения для органов управления различных уровней.

Эффективное продолжение решения существующих проблем возможно только в условиях продолжения применения в качестве основы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения программно-целевого метода посредством принятия и последующей реализации его, что позволит:

установить единые цели и задачи деятельности по повышению безопасности дорожного движения;

определить приоритетные мероприятия для дальнейшего повышения степени безопасности дорожного движения, обоснованно и системно воздействовать на причины аварийности;

повысить эффективность координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также повысить результативность управления в области обеспечения безопасно-

сти дорожного движения на различных уровнях и в области межведомственного и межуровневого взаимодействия;

концентрировать финансовые ресурсы государства на реализации мероприятий по приоритетным целям и задачам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

применять принципы финансового планирования для достижения наиболее высокого результата в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые будут в первую очередь ориентированы непосредственно на результат.

Таким образом, исходя из комплексного подхода, деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения может быть рассмотрена как деятельность, реализуемая на трех уровнях управления, фундаментальной целью которой является безопасность движения:

1-й уровень предусматривает разработку и создание системы нормативных и правовых актов, а также различных технических правил и стандартов, регулирующих требования по обеспечению безопасности дорожного движения;

2-й уровень направлен на реализацию требований нормативных и правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения в целях создания безопасных транспортных средств, строительства, реконструкции и содержания улично-дорожной сети (УДС) требуемого качества, организации безопасного дорожного движения, а также качественной подготовки водителей транспортных средств и обучения населения правилам безопасного дорожного движения;

3-й уровень носит комплексный характер и предусматривает осуществление контроля функционирования всех компонентов системы в процессе обеспечения безопасности дорожного движения и принятие соответствующих мер для восстановления должного качества безопасности системы.

Наиболее острые проблемы дорожного движения решаются на государственном уровне. Это такие вопросы, как разработка законодательных и иных нормативных актов, планирование развития автомобилизации, принятие решений о структуре органов управления в рассматриваемой сфере, разработка программ дорожного строительства, утверждение государственных стандартов на дороги, улицы, автомобили и т.п.

Итак, центральное значение в решении проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения имеют именно федеральные органы государственной власти.

Отдельно стоит сказать о перспективах развития общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, так как в настоящее время рассматриваемая сфера подвержена определенному влиянию научного прогресса. Сегодня появляются не только новые транс-

портные средства, но и транспортные средства, которые предполагают полную или частичную автономность.

Кроме того, в настоящее время существуют правовые проблемы в области использования пешеходами средств передвижения, таких как гироскутеры, моноколеса и электросамокаты. Меняются подходы к безопасности механических транспортных средств и в сфере экологии.

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, стоит сказать о том, что продолжение применения программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности в России позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации, повысить эффективность системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и даст возможность сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Возрастающая интенсивность эксплуатации автотранспортных средств и существенный рост их числа сопровождается большим масштабом негативных явлений. Состояние безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте всегда остаётся серьёзной социально-экономической задачей, мешающей эффективному развитию любого государства. В этих условиях, несомненно, будет возрастать роль службы обеспечения безопасности дорожного движения, а следовательно, и требования к подготовке специалистов.

Одной из разновидностей общественной безопасности является безопасность дорожного движения, которая представляет собой систему различных общественных отношений, связанных с защитой личности, общества и государства от ДТП. Данные происшествия негативным образом влияют на общественные отношения и приводят к большим социальным и экономическим потерям, ежегодно исчисляемым сотнями тысяч травмированных людей, в том числе десятками тысяч со смертельным исходом, сотнями миллионов рублей материального ущерба от повреждения грузов и техники. Поэтому проблема обеспечения безопасности дорожного движения имеет актуальное и важное значение для жизнедеятельности всего общества в целом.

На протяжении многих лет обеспечение безопасности дорожного движения требовало законодательной регламентации и внедрения новейших технологий. Основными направлениями в обеспечении безопасности дорожного движения, окончательное оформление которых фактически завершилось к началу XX века, стали:

- правовое регулирование в сфере дорожного строительства и дорожной инфраструктуры;
- правовое регулирование организации дорожного движения;
- правовое регулирование порядка надзора за техническим состоянием транспортных средств и их учета;
- правовое регулирование порядка допуска лиц к управлению транспортными средствами;
- правовое регулирование в сфере надзора за дорожным движением и привлечения виновных лиц к ответственности за противоправные деяния в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевым государственным органом, реализующим непосредственно полномочия по обеспечению безопасности дорожного движения в России, является Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России. Основное предназначение Государственной инспекции безопасности дорожного движения – обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также ин-

тересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Однако выполнение задач по повышению безопасности дорожного движения невозможно без повышения правосознания участников дорожного движения, искоренения коррупции среди чиновников, а также создания действенного механизма защиты прав и законных интересов человека и гражданина. Поэтому следует изучать опыт тех стран, которые смогли переломить ситуацию с безопасностью дорожного движения и сделать дорожное движение более безопасным для всех участников дорожного движения. Также необходимо совершенствовать действующее законодательство, исключить дублирование функций различными контролирующими органами, внедрять в сферу безопасности дорожного движения современные технические средства, обеспечивающие безопасность дорожного движения. Кроме того, нужно продолжить применение программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности в России, что позволит не только сохранить накопленный потенциал, но и поможет сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей на следующее десятилетие.

*Учебное пособие*

**Авторы:**

**Амеличкин** Алексей Викторович, **Андреев** Петр Геннадьевич,  
**Калауов** Сайдулла Аймаханович

**ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:  
ИСТОРИЯ, СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

---

Подписано в печать 09.03.2023. Формат 60×90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Усл. печ. л. – 4,13. Тираж 27 экз. Заказ № 318.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.  
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.