

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра административного права и административной деятельности органов внутренних дел

Специальность 40.05.02 Правоохранительная деятельность, специализация № 1 «Оперативно-розыскная деятельность», узкая специализация «Деятельность подразделений по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ органов внутренних дел»

### ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по теме:

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения и пути её совершенствования

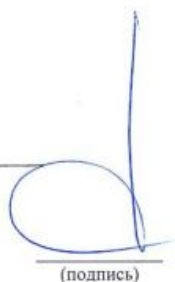
Выполнил:  
Слушатель учебной группы П 1811  
старший сержант полиции  
Зоркин Эдуард Вадимович

Руководитель  
Заместитель начальника кафедры  
административного права  
и административной деятельности  
органов внутренних дел  
кандидат юридических наук  
подполковник полиции  
Овсянников Павел Юрьевич

Дата защиты:  
«21» марта 20\_\_ г.

Оценка: хорошо

Председатель ГЭК  
полковник полиции  
(специальное звание)

  
(подпись)

А.Т. Зоркин  
(инициалы, фамилия)

Красноярск 2024

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. СУЩНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, СВЯЗАННОЙ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	6
1.1. Система государственного управления безопасностью дорожного движения .....	6
1.2. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.....	13
ГЛАВА 2. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	19
2.1. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации в настоящее время.....	19
2.2. Проблема неизбежности административного наказания за правонарушения в области дорожного движения .....	25
ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, СВЯЗАННОЙ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	34
3.1. Основные направления совершенствования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации .	34
3.2. Экономическая проблематика программы совершенствования государственной системы, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения.....	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	49
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	52
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	61

## ВВЕДЕНИЕ

Система обеспечения безопасности дорожного движения за последнее десятилетие приобрела актуальный и постоянно обостряющий характер. Экономика Российской Федерации с одной стороны мотивирует развитие расширение автомобильных магистралей и транспортных перевозок, а с другой стороны влечет за собой риски дорожно-транспортных происшествий, рост погибших на автомобильных трассах, глобальное загрязнение окружающей среды, повышение риска возникновения экономического ущерба. Поэтому государство обеспокоено и основополагающей задачей в данной сфере ставит – обеспечение стабильного и эффективного автотранспортного процесса при гарантиях повсеместной дорожной безопасности и снижение процента смертности на автодорогах. Данная задача требует от государства разработки своевременных и эффективных методов для снижения аварийности и повышения дорожной безопасности на автодорогах Российской Федерации.

**Актуальность работы** заключается в том, что государственная система обеспечения безопасности дорожного движения требует комплексного и системного подхода по ее совершенствованию, в который входит: внедрение инновационных методов организации и управления безопасностью дорожного движения; анализ отечественного и зарубежного опыта; применение информационных, технических, экспертных и образовательных технологий. Решение совокупной задачи возможно при активном сотрудничестве ряда структур, в частности: структуры по строительству автодорожного полотна; муниципальных структур; автотранспортных организаций; государственных органов, отвечающих за безопасность дорожного движения; СМИ; страховых компаний; образовательных структур.

**Теоретическая исследованность темы:** авторы А.А. Беженцев «Безопасность дорожного движения», А.Н. Галкин «Организация и

безопасность дорожного движения» проанализировали понятие «государственная политика в сфере безопасности дорожного движения», обозначив приоритетные направления развития и совершенствования данной сферы; авторы А.Е. Боровинских «Проблемы административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения», Е.А. Ляшенко «Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения» затронули вопросы административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, отметив роль цены жизни и здоровья граждан; авторы С.А. Жбанова «Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства», А.А. Затолокин «Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения как самостоятельная система и часть системы национальной безопасности России» выявили пути совершенствования система обеспечения безопасности дорожного движения.

**Объект исследования** – общественные отношения, складывающиеся в ходе функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения и пути её совершенствования.

**Предмет исследования** – деятельность государственно-правовых институтов, входящих в систему обеспечения безопасности дорожного движения и пути её совершенствования.

**Целью работы** является анализ государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения, рассмотрение мер по совершенствованию системы организации и управления безопасностью дорожного движения.

**Задачи работы:**

- рассмотреть общую характеристику системы государственного управления безопасностью дорожного движения;

- проанализировать нормативно-правовые акты, регламентирующие обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации;
- выявить проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- рассмотреть приоритетные направления развития системы государственного управления безопасностью дорожного движения
- рассмотреть степень финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

**Методологической основой исследования** общенаучные методы исследования, так и частнонаучные. Среди них можно выделить формально-логический и системный методы, а также формально-юридический и историко-правовой.

**Эмпирическую основу исследования** составили материалы судебной практики.

**Структура работы** состоит из введения, трех глав, шести параграфов, заключения и списка использованных источников.

# **ГЛАВА 1. СУЩНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, СВЯЗАННОЙ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

## **1.1. Система государственного управления безопасностью дорожного движения**

Исследование системы государственного управления безопасностью дорожного движения требует понимания ряда определений, связанных с безопасностью дорожного движения. Под безопасностью дорожного движения понимается специфическое состояние дорожного процесса, которое отражает саму степень гарантий и защиты участников от дорожно-транспортных рисков и их последствий<sup>1</sup>. В свою очередь дорожно-транспортное происшествие – это трагическое событие, которое возникло в процессе автотранспортного движения, при котором произошла гибель или ранение людей, а также повреждение или гибель транспортного средства и груза при наличии. Поэтому обеспечение безопасности дорожного движения подразумевает под собой специфическую деятельность, которая ориентирована на предупреждение факторов и предпосылок возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также снижении тяжести дорожно-транспортных последствий. основополагающими принципами обеспечения безопасности дорожного процесса являются:

- жизнь и здоровье граждан должно превышать экономические результаты общественно – хозяйственной деятельности;
- ответственность государства в отношении обеспечения безопасности дорожного-транспортного процесса должно превышать ответственность граждан, которые принимают участие в данном процессе;

---

<sup>1</sup> Галкин А.Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательство Юрайт, 2023. – С.56-57.

- обеспечение и гарантия прав граждан, государства и общества в целом;

- системный, инновационный, программно – технический, методический и целевой подход к разработке мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Люди относятся халатно к ситуации на дороге, к правилам дорожного движения, что приводит к невероятному количеству жертв в результате дорожно-транспортных происшествий. Ситуацию на автодорогах Российской Федерации необходимо глобально менять, совершенствовать всю систему обеспечения безопасности дорожного движения. Основу Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы составляют целевые программы субъектов РФ. По статистическим данным за последние 10 лет в результате ДТП погибло более 350 000 человек. Кроме гибели людей, государство постоянно сталкивается с рядом проблем, возникающих в результате климатических рисков, например снежных заносов, заложенниками, которых становятся тысячи водителей по всему миру. Проблемы усугубляются со временем и требуют разработки и совершенствования системы безопасности дорожного движения.

Деятельность государственной системы безопасности дорожного движения носит многоаспектный и многообразный характер. Государственная система управления безопасностью движения – это совокупность органов, организаций, структур, предприятий взаимодействие которых ориентировано на предупреждение возникновения рисков дорожно-транспортных происшествий<sup>1</sup>. Сущность государственной системы безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы убедить, заставить, принудить всех физических и юридических лиц соблюдать правила дорожного движения. Государственная система безопасности дорожного движения включает в себя:

---

<sup>1</sup> Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения. – М.: Вузовский учебник, 2023. – С.111-112.

- органы государственной власти и управления (ГИБДД);
- органы межведомственной координации;
- ведомственные органы безопасности движения;
- правоохранительная структура;
- научные структуры.

Под органами государственной власти и управления дорожного движения понимают органы, которые решают вопросы следующего характера:

- организации дорожного движения;
- масштабы дорожного движения;
- развитие и совершенствование улично – дорожной сети автодорог;
- методическая разработка нормативно – правовых документов по дорожному движению;
- стандартизация требований к дорожному движению.

Дорожное движение, как объект социальной системы имеет колоссальное значение в аспекте национальной безопасности. Основополагающими задачами органов государственной власти в сфере дорожного движения являются:

1. Разработка новых нормативно – правовых документов, введение их в реализацию;
2. Разъяснительная работа среди участников дорожного движения, важность выполнения предписаний;
3. Полноценный контроль за выполнением предписаний;
4. Возможность принуждения к исполнению.

Органы ГИБДД являются основным механизмом системы безопасности дорожного движения, где главная задача – это организация и управление дорожным движением с целью повышения и обеспечения безопасности и эффективности использования автотранспорта.

К основным направлениям деятельности ГИБДД относятся<sup>1</sup>:

1. Обеспечение контроля за соблюдением правил дорожного движения, соблюдения стандартизации и иных нормативно – правовых документов в сфере дорожного движения;
2. Поддержание порядка на автодорогах Российской Федерации;
3. Регистрация транспортных средств, прием экзаменов, выдача водительских прав;
4. Участие в разработке нормативно – правовой документации;
5. Принуждение к соблюдению нормативов.

Структура служб ГИБДД состоит из дорожно-патрульной службы; дорожно-транспортного надзора; технического надзора; регистрационно – экзаменационной службы; служба пропаганды и агитации.

В Федеральном законе РФ № 196 – ФЗ регламентированы полномочия по «вертикали власти» среди властных структур в сфере безопасности движения. Термин «государственная политика» зачастую упоминается во многих нормативно – правовых актах, но единого понятия, сущности, содержания и объяснения данного термина нигде нет. П. В. Молчанов определяет характерные черты данного понятия<sup>2</sup>:

- наличие единой цели и действий по решению актуальных задач на основе сопоставления и согласования интересов и потребностей каждой прослойки населения;

- система согласованных действий, мероприятий с целью привлечения и структурированности общественных и государственных ресурсов, в

---

<sup>1</sup> Лисин В.В. Безопасность дорожного движения. Необходимость дальнейших мер // Журнал «Безопасность дорожного движения», 2022. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya-neobhodimost-dalneyshih-mer> (дата обращения 26.10.2023).

<sup>2</sup> Ракитский В.В. Перспективы развития института административной ответственности в сфере дорожного движения // Вестник Восточно - Сибирского института МВД России, 2022. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-institutu-administrativnoy-otvetstvennosti-v-sfere-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения 26.10.2023).

реализации которых принимают участие, как государственные, так и гражданские институты;

- строительство российского законодательства в сфере безопасности движения на основе морально-исторических истоков, с учетом национальных традиций и особенностей данного государственного института;

- результативность государственной политики в сфере безопасности движения, последствия принятых решений могут иметь, как положительный, так и отрицательный аспект;

- государственная политика в сфере безопасности движения охватывает все сферы жизнедеятельности человека, поэтому при разработке данной системы учитывают в совокупности элементы социологии, экономики, психологии, политологии и иные элементы, задействованные в сфере безопасности движения. Следовательно, государственная политика в сфере безопасности транспортного движения - это совокупность решений, действий, мероприятий, которые исходят от государства через его уполномоченные структуры и ориентированные на достижение единых целей – безопасности дорожно-транспортного движения; формирования совокупности мер, направленных на достижение этой безопасности. Цели государственной политики едины, к ним относятся<sup>1</sup>:

- сохранение жизни и здоровья людей, частного и государственного имущества;

- стабилизация и гарантии правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;

- стабилизация единой совокупной системы технических правил, документов, регламента. Следует заметить, что вся система безопасности дорожного движения взаимосвязана с техническими средствами, например транспортные средства, системы видеонаблюдения;

---

<sup>1</sup> Верзилин С.В. Основные направления единой государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Регион: системы, экономика, управление, 2019. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-edinoy-gosudarstvennoy-politiki-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-na-sovremennom-etape> (дата обращения 24.10.2023).

- постоянный контроль за реализацией российского законодательства, соответствия нормативно – правовых актов. Участниками этих правоотношений выступает Конституционный суд Российской Федерации, органы прокуратуры, федеральные суды;

- формирование федеральных органов исполнительной власти, которые обеспечивают и позволяют реализовывать государственную политику в сфере безопасности дорожного движения;

- формирование и утверждение программ федерального уровня по совершенствованию и структурированности системы безопасности дорожного движения в Российской Федерации;

- организационное направление реализации федерального государственного надзора и контроля в сфере стабильности и совершенствования безопасности дорожного движения. Следует заметить, что бремя ответственности возложено в первую очередь на МВД Российской Федерации, но кроме него в реализации ряда федеральных программ по обеспечению безопасности движения принимают участие Министерство обороны Российской Федерации и Федеральная служба войск национальной гвардии России;

- контроль за деятельностью органов исполнительной власти РФ в сфере стабильности и выполнения гарантий по обеспечению безопасности движения.

Исполнительная власть в Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности на дорогах и снижения смертности имеет следующие подзадачи<sup>1</sup>:

1. Разработка и проведение мероприятий по предупреждению и снижению детского травматизма на российских дорогах. Данные мероприятия особенно активно реализуются на региональных уровнях. В

---

<sup>1</sup> Затолокин А.А. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения как самостоятельная система и часть системы национальной безопасности России // Общество и право, 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvennaya-sistema-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-kak-samostoyatel'naya-sistema-i-chast-sistemy-natsionalnoy> (дата обращения 20.10.2023).

воспитание и в образование детей должно входить обучение нахождению на дорогах, знание элементарных правил дорожного движения;

2. Участие в организационных подготовка и переподготовка водителей автомобилей, в частности: профессиональная переподготовка по договорам работодателя; подготовка водителей другой категории транспортного средства;

3. Доведение до гражданского населения информации о правилах и требованиях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. К данному подпункту относятся теле и радиопередачи, СМИ, наглядные средства, например баннеры и плакаты;

4. Утверждение на государственном уровне списка аварийно – опасных участков автодорог, формирование и разработка мер и мероприятий, ориентированных на выявление факторов и причин, способствующих аварийности на дорогах, снижение смертности при ДТП.

Особую роль в поддержании безопасности играют органы местного самоуправления, которые выполняют ряд функций и полномочий, распределенных на несколько групп<sup>1</sup>:

- органы первого класса выполняют задачи по выявлению и определению аварийно – опасных участков автодорог, ведут разработку мер по ограничению или прекращению движения на данных участках дорожной сети;

- органы второго класса реализуют задачи по реализации мероприятий по обеспечению безопасности на российских автодорогах местного назначения.

Итак, основополагающими ориентирами обеспечения безопасности движения на автодорогах России является тот факт, что в нем непосредственно задействованы федеральные органы исполнительной власти и муниципальные органы, занимающие активную позицию по снижению

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 40. – Ст.3822.

ДТП на уровне регионов, областей, городов. Следовательно обеспечение безопасности дорожного движения является публичной функцией.

Таким образом, необходимо заметить, что система государственного управления безопасностью дорожного движения – это сложная и многогранная система, требующая принципиально нового подхода к реформированию и совершенствованию данной системы. Федеральный государственный надзор в рамках национальной безопасности играет существенную роль в снижении аварийности на дорогах, повышения качества безопасности дорожного движения.

## **1.2. Правовые основы обеспечения безопасности обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации**

Нормативно-правовые вопросы, которые касаются безопасности движения считаются проблематичными, проблемность которых увеличивается с каждым годом. В государственной системе управления безопасностью дорожного движения огромное значение имеет правовое регулирование процессов дорожного движения, поведения участников дорожного движения. К нормативно-правовым документам, обеспечивающим безопасность и стабильность дорожного движения на автодорогах Российской Федерации, относятся:

- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 01.09. 2023 г.) «О безопасности дорожного движения»;

- Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 11 февраля 2023 г) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»;

- Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508 (ред. от 19 сентября 2020 г.) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения»<sup>1</sup>;

- Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения»<sup>2</sup>.

Основными задачами по развитию дорожного движения являются совершенствование дорожной платформы; стабилизация правил поведения на автодорогах; повышения культуры на дорогах; снижение аварийности на дорогах; выработка дисциплины по исполнению правил дорожного движения. Исследование нормативно – правовых документов в сфере дорожного движения показывают, что правонарушения на автодорогах, правовая ответственность в Российской Федерации находится в крайне негативном состоянии, и даже повышение штрафов не изменяет текущую ситуацию. Снижение безопасности на дорогах зависит от ряда факторов: от количества автомобилей на автодорогах; от качества дорог; от отсутствия контроля со стороны государственных структур; от отсутствия прогрессивной политики в транспортной сфере.

При исследовании безопасности самих машин, можно отметить, что при аварии любого автомобиля устанавливаются следующие аспекты:

- марка автомобиля;
- корпус и страна изготовитель автомобиля;
- погодные условия;
- качество дорожного полотна;
- состояние водителя в момент аварии;
- регулировка движением на автодороге и иное.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508 (ред. от 19 сентября 2020 г.) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» //Собрание законодательства. 1997. - № 20. - Ст. 2279.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения» //Собрание законодательства. 2004. - № 43. - Ст. 4225.

В последнее время законодатель создает новые нормативно – правовые положения, позволяющие сформировать меры, против отвлечения водителей во время процесса движения. Ныне действующая система, которая показывает уровень опасности на дороге весьма неустойчива и не отвечает реалиям современной жизни. Законодатель не анализирует в полной мере текущую ситуацию в сфере безопасности движения в Российской Федерации, не выявляет факторы, влияющие на аварийность, в разработке документов отсутствует систематизация, координация, многие правовые документы дублируют друг друга. Итак, как следствие нормативная база слабая, с рядом противоречий и пробельности. Слово «пробел» имеет два значения: в первом смысле – это некий пропуск, а во втором случае – неточность, несовершенство. Пробелом можно назвать что – то незавершенное, несовершенство предмета, который в обязательном порядке подлежит корректировке. Чаще всего законодатель специально оставляет вопрос пробела в праве открытым, чтобы собрать необходимый материал и посмотреть, как сложится ситуация, однако «преднамеренный пробел» влечет за собой смещение иных терминов, неправильное их восприятие. Рассматривая пробел с герменевтической точки зрения можно сказать, что это способ, посредством которого можно решить вопрос при двойственности правовой нормы и раскрыть смысл проблемы. Пробел в праве – это состояние правовой неточности, неясности, неопределенности. Пробел в праве появляется в результате возникновения дефицита нормы права, регламентирующие разные социальные отношения и необходимости решения насущной проблемы. Формирование условий для безопасности на автодорогах – это одна из главных задач государства и законодателя. Особо значимым правовым документом является Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года<sup>1</sup>. Транспортная стратегия позволила решить<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р <О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. URL:

- экономические и социальные проблемные вопросы;
- вопросы в сфере дорожного движения;
- в доступности транспортных услуг;
- экологии;
- сохранение жизни и здоровья людей, в число которых входят водители, пассажиры, пешеходы;
- повышения качества автодорожной инфраструктуры;
- повышение качества оказания первой медицинской помощи.

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения взаимосвязана с задачами и целями стратегии, которые заключаются в снижении аварийности, повышения транспортной доступности, повышение мобильности населения, увеличение скорости и качества перевозки грузов, внедрение инновационных и цифровых технологий по повышению безопасности на автодорогах.

Анализируя два понятия «обеспечение безопасности дорожного движения» и «государственная функция». Оба понятия основаны на следующих основополагающих принципах, которые непосредственно изложены в Федерально законе «О безопасности дорожного движения»:

- Приоритет жизни и здоровья людей, которые принимают участие в дорожном движении над экономическими составляющими. Данный принцип регламентирован статьей 2 Конституции РФ, которая определяет права и свободы человека высшей ценностью<sup>2</sup>. Данный принцип среди ученых достаточно спорный, так как право на жизнь и так является неотъемлемым

---

<https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577> (дата обращения 20.10.2023).

<sup>1</sup> Кашников А.Н. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Вестник науки, 2020.URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-osnovy-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения 16.08.2023).

<sup>2</sup> Ст.2 Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6 - ФКЗ, от 30.12.2008 N 7 - ФКЗ, от 05.02.2014 N 2 - ФКЗ, от 21.07.2014 N 11 – ФКЗ, с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // «Российская газета» №№144(8198) от 04 июля 2020 года.

правом человека и гражданина. Безопасность дорожного движения ориентирована на снижение аварийности и снижение смертности на дорогах при обстоятельствах, на которые государство обязано или имеет возможность повлиять до случившейся трагедии. Дорожное движение прочно вошло в жизнь современных граждан, сейчас трудно найти человека, который бы не пользовался своим, рабочим или общественным транспортом. Следовательно, водитель или пассажир, ты практически каждый день подвергаешь свою жизнь риску. По данным сайта [autoexpert.today](https://autoexpert.today), в 2023 году зафиксировано с января по сентябрь 81 258 ДТП, в них погибло 8 527 человек, из них 516 детей, а в общем количестве всего за этот период зафиксировано 102 575 пострадавших<sup>1</sup>. Поэтому наведение порядка на автодорогах по – прежнему актуально, именно государство имеет полномочия легального принуждения к порядку, при этом принуждение рассматривается, как юридический факт и основание, что данное принуждение, как функция обеспечения безопасности на автодорогах обязана быть государственной;

- государство должно быть гарантом сохранности жизней своих граждан, оно должно не только регламентировать правила дорожного движения и правила пользования автодорогами, но и участвовать в проектировании и строительстве автодорог; в нанесении дорожной разметки; в установке актуальных дорожных знаков, а так же устранять факторы провоцирующие аварийность на российских автодорогах. Рассматривая государство в узком аспекте, необходимо отметить, что уполномоченные государством органы и структуры должны возмещать ущерб, возникший в результате ДТП, например если произошел сбой светофоров.

Все рассматриваемое выше, как нельзя лучше показывает основу системы обеспечения безопасности дорожного движения.

---

<sup>1</sup> Статистика ДТП по России за 2023 год. URL: <https://rusdtp.ru/stat-dtp/>(дата обращения 24.10.2023).

Государство, как гарант выделяет ряд основополагающих направлений развития системы обеспечения безопасности на автодорогах. Главное направление – это правовая основа, регламентирующая и отвечающая на все актуальные вопросы, возникающие в сфере дорожного движения. Вторым не менее важным направлением является организация дорожного движения, а именно организация мероприятий по обеспечению безопасности на автодорогах, например обеспечение бесплатных и платных парковок<sup>1</sup>.

Итак, государственная функция обеспечения безопасности дорожного движения взаимосвязана с государственной функцией по обеспечению общественного порядка.

Таким образом, система государственного управления безопасностью дорожного движения основополагающей целью ставит снижение рисков аварийности на автодорогах, увеличение пропускной способности дорог в Российской Федерации. Нормативно – правовое обеспечение в данной сфере необходимо совершенствовать и трансформировать, но уже на данный момент новая транспортная стратегия позволила построить тысячи километров новых дорог, повысить пропускные мощности дорог, обновить грузовой и пассажирский транспорт, повысить качество дорожного полотна.

---

<sup>1</sup> Верзилин С.В. Сущность и основное содержание государственной функции «Обеспечение безопасности дорожного движения» // Вестник ВГУ. Серия: Право. – 2019. – № 3. – С. 45- 67.

## **ГЛАВА 2. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

### **2.1. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации в настоящее время**

Обеспечение безопасности дорожного движения в России так и остается актуальной темой, которая требует разработки мер и действий по предупреждению аварий, снижения тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий. Выполнение поставленных задач возможно при комплексном взаимодействии всех взаимосвязанных в данной отрасли структур, где главную роль играет ГИБДД Министерства внутренних дел Российской Федерации. Основные позиции государственной политики в сфере безопасности на дорогах решаются на уровне трех самостоятельных государственных органов: Государственный Совет Российской Федерации, Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения, Проектный комитет по безопасности дорожного движения. Ключевая стратегическая цель – это стремление к нулевым показателям смертности на дорогах. В 2019 году стартовал государственный совместный проект федеральных и региональных органов «Безопасные качественные дороги», который уже к 2020 году показал снижение смертности на 10,9%, а к концу 2022 года на 11,6% на 100 000 населения, это почти 900 спасенных жизней<sup>1</sup>. Снижение смертности было достигнуто благодаря скоординированным действиям всех задействованных структур в проекте. Национальный проект рассчитан до 2030 года, и в его целях снижение показателя до 4 погибших на

---

<sup>1</sup> Ворошилов Н.В. Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году // Муниципалитет: экономика и управление, 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-itogi-realizatsii-natsionalnogo-proekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi-v-2019-g> (дата обращения 20.10.2023).

100 000 населения<sup>1</sup>. Реализация Проекта предполагает оперативные и систематические действия по ряду актуальных направлений, в частности:

- модернизация российского законодательства, которая регулирует дорожное движение;
- цифровизация транспортной сети и инфраструктуры;
- повышение качества материально – технической базы;
- разработка правовых положений, касающихся качества оказания первой медицинской помощи при ДТП;
- разработка и внедрение новых технологий, влияющих на сознание всех участников дорожного движения, повышение образовательного спектра.

В рамках Проекта «Безопасные качественные дороги» законодатель принял ряд законодательных положений, например, внесены изменения к допуску граждан к управлению транспортными средствами; изменен учет ДТП<sup>2</sup>. На региональных уровнях продолжают работы по разработке нормативно – правовых актов в сфере государственного контроля за соблюдением требований участниками дорожного движения в сфере безопасности на автодорогах. В 2022 году 13,7 % граждан погибло ввиду технической неисправности автомобильного транспорта. На законодательном уровне разработаны нововведения касающиеся правил техосмотра, особенно для грузового транспорта. Нововведения затрагивают новые правила выдачи цифровых диагностических карт, в которых предусмотрена обязательная фотофиксация всего процесса техосмотра, при этом при техническом осмотре автобусов требуется участие сотрудника ГИБДД.

---

<sup>1</sup> Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45726> (дата обращения 20.10.2023).

<sup>2</sup> Ворошилов Н.В. Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году // Муниципалитет: экономика и управление, 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnyie-itogi-realizatsii-natsionalnogo-proekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi-v-2019-g> (дата обращения 20.10.2023).

Важным направлением является работа по техническому и материальному оснащению рабочих мест сотрудников Госавтоинспекции. С 2021 по 2022 год сотрудники дорожно-патрульных служб получили новые рабочие машины российского производства с улучшенными характеристиками, позволяющие сотрудникам работать в различных климатических условиях, оперативно выполнять служебные обязанности, предупреждать нарушения, связанные с безопасностью на автодорогах. В 2020 году региональным подразделениям были переданы технические инновационные средства по надзору за состоянием дорожного полотна<sup>1</sup>. Сотрудники ГИБДД в своем распоряжении на сегодняшний день имеют:

- свыше 650 технических приборов для измерения ровности дорожного полотна;
- около 200 технических приборов для определения сцепления шин с дорожным полотном;
- свыше 700 технических приборов для измерения освещенности автодорог;
- выделены денежные средства для ежегодной поверки технических приборов, автомобилей и иной техники.

Немаловажным направлением является цифровизация безопасности дорожного движения включающая в себя следующие составляющие:

- цифровизацию транспортной инфраструктуры;
- внедрение интеллектуальных транспортно – технических систем;
- автоматизация всех этапов управления дорожным процессом;
- внедрение энергосберегающих технологий освещения автодорог, трасс.

К основным системам контроля и надзора в сфере безопасности дорожного движения можно отнести:

---

<sup>1</sup>Системный подход к дорожной безопасности. URL: <https://mvdmedia.ru/publications/police-of-russia/Competently/sistemnyy-podkhod-k-dorozhnoy-bezopasnosti/> (дата обращения 20.10.2023).

- Система ЕАИСТО или иначе система комплексной автоматизации контрольно-надзорной деятельности, в которую загружаются диагностические карты с фотофиксацией, продолжает совершенствоваться, уже в 2022 году добавлены два пункта: «Оперативная выборка данных», «Надзор ГИБДД»;

- ЕИАС БДД МВД России позволяет вести сбор, учет, анализ информации по безопасности дорожного движения;

- специальная методика определения мест размещения фотовидеофиксации позволяет оптимально и эффективно устанавливать и применять фотовидеофиксацию.

Президент Российской Федерации внес и подписал поправки в поправки

в закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности»<sup>1</sup>, которые вступят в силу с 1 сентября 2024 года. Важно заметить, что данный Федеральный закон не внес никаких изменений в КоАП и в Правила дорожного движения. Изменения коснутся автоматических камер на автодорогах и улицах. У всех автоматических камер на автодорогах должен иметься сертификат соответствия и свидетельство о метрологической поверке. Если у автоматической камеры есть сертификат и свидетельство установленного образца, то лицо сможет обжаловать незаконно начисленный штраф. Для установления стационарной камеры на автодорогах региона, ее необходимо согласовать с муниципальными властями, с владельцем дороги и с ГИБДД. В настоящее время ГИБДД имеют камеры только в патрульных машинах. К основным полномочиям муниципальной власти в сфере законности установления автоматических камер, относятся:

---

<sup>1</sup> Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 18 Федерального закона "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 28.04.2023 N 172-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2023. – № 18. – Ст.3249.

- финансирование содержания автоматических камер на автодорогах региона. Следовательно источник поступления денежных средств – это штрафы за правонарушения, при этом не имеет значения кому принадлежит дорога. Важно отметить, что собственник дороги имеет право установки стационарной камеры, но с обязательной передачей камеры муниципальной власти, которая в дальнейшем возьмет на себя обязательство по содержанию камеры. Все сведения об установке стационарных или мобильных видеокамер должны быть публично опубликованы, информация предоставлена в ГИБДД, которая также опубликует информацию о камерах на своем официальном сайте.

В изменениях Федерального закона № 172-ФЗ регламентированы места, где можно установить камеры видеонаблюдения:

- дороги, на которых выделена специальная полоса для передвижения маршрутных транспортных средств, камера должна фиксировать правонарушения только специально отведенной полосы;

- аварийно – опасные участки автодорог;

- опасные перекрестки, на которых в течение года было зафиксировано большое количество ДТП;

- габаритный и весовой контроль;

- в местах реконструкции и ремонта автодорог, где вводятся ограничения по движению;

- в местах пешеходных переходов;

- в местах запрета остановки и стоянки транспортных средств;

- на перекрестках;

- на стратегических объектах государственного и муниципального контроля, например железнодорожно - транспортные переезды.

В Федеральном законе РФ регламентированы условия установки видеокамер на автодорогах, в частности камеры должны быть продублированы дорожными знаками за 150 – 300 метров до камеры, а в

городе или в пригороде дорожный знак устанавливается за 100 метров до камеры.

В России в 2023 году по статистике за одни сутки совершается до 350 ДТП, смертность варьируется от 35 до 38 человек в сутки, пострадавших в ДТП за сутки от 400 до 439 человек.

Проанализируем смертность в России в результате ДТП по годам<sup>1</sup>.

Годы	Всего ДТП	Погибло в ДТП	Пострадало в ДТП
2015	184 000	23 114	231 197
2016	173 694	20 308	221 140
2017	169 432	19 088	215 374
2018	168 099	18 214	214 853
2019	164 358	16 981	210 877
2020	145 073	16 152	183 040
2021	133 331	14 874	167 853
2022	126 705	14 172	159 635
август 2023	81 258	8 527	102 575

Риск дорожно-транспортного происшествия со смертельным исходом зависит от ряда факторов:

- от региона происшествия (Приложение 1);
- от времени суток. Как показывает статистика, пик аварийности приходится на временной промежуток с 14 до 20 часов (Приложение 2);
- от дня недели (Приложение 3);
- от вида транспорта (Приложение 4)
- от возраста водителя и водительского стажа (Приложение 5);
- от пола водителя (Приложение 6).

---

<sup>1</sup> Смертность в ДТП. Статистика ДТП по России. URL: Rusdtp.ru (дата обращения 24.10.2023).

Таким образом безопасность дорожного движения в Российской Федерации находится на стадии совершенствования законодательства в сфере дорожного движения. Главная цель государства – это сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения, повышения качества в управлении и организации дорожного движения, оперативность в оказании первой медицинской помощи, повышение правовой грамотности гражданского населения.

## **2.2. Проблема неизбежности административного наказания за правонарушения в области дорожного движения**

Несмотря на попытки стабилизировать ситуацию по обеспечению безопасности дорожного движения, процент аварийности на автодорогах так и остается достаточно высоким. Практически каждое десятое ДТП приходится со смертельным исходом. Законодатель в целях снижения риска аварийности в достаточной мере изменил материальные и процессуальные правовые нормы; усилил административную ответственность; увеличил штрафы за нарушение правил дорожного движения, например за непредоставление преимущества пешеходам, как участникам дорожного движения<sup>1</sup>; был увеличен перечень правонарушений, которые могли повлечь за собой лишение водительских прав. Граждане массово нарушают правила дорожного движения, что естественным образом показывает низкий уровень культуры дорожного движения и образованности. Система административного наказания малоэффективна, несмотря на повышение штрафов. Совершению правонарушения способствуют следующие факторы<sup>2</sup>:

---

<sup>1</sup> Ст.12.18 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Российская газета от 31.12.2001. № 286.

<sup>2</sup> Булгаков Д. Б. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Молодой ученый. – 2022. – № 3 (398). – С. 286-288.

- нарушение правил дорожного движения;
- управление транспортным средством в нетрезвом состоянии;
- выезд на встречную полосу;
- проезд запрещающего сигнала светофора.

С другой стороны ДТП может быть спровоцировано неудовлетворительным состоянием дорожного полотна; несвоевременный ремонт дорог; отсутствие контроля за опасными участками автодорог и трасс. Следовательно, ответственность должностных лиц может наступить по Главе 11 КоАП РФ. Нельзя не отметить, что ДТП может быть спровоцировано погодными условиями, в данном случае рассматривают скоростной режим, маневрирование и иное. Институт административной ответственности в сфере дорожного движения имеет ряд проблем, решение которых нежелательно откладывать на долгий срок, поскольку напрямую влияют на безопасность движения на дорогах Российской Федерации<sup>1</sup>. КоАП РФ не может в полной мере упорядочить дорожно-транспортные правонарушения в зависимости от того есть ли ущерб, если не присутствует причинение вреда здоровью граждан. Например, остаются без наказания правонарушения:

- по части 2 пункту 10.1 ПДД (снижение скорости до полной остановки);
- по части 4 пункту 10.5 ПДД (запрет резкого торможения);
- по пункту 8.12 ПДД (движение задним ходом).

Сотрудник ГИБДД при оформлении дорожно-транспортного происшествия и не найдя в нем состава административного правонарушения, прекратит производство по определенному делу. Следовательно, виновное лицо подвергнется только гражданской ответственности. В КоАП РФ определено, что презумпция виновности наступает, если правонарушение определено автоматическими средствами, но собственником транспорта

---

<sup>1</sup> Рябчиков М. В. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения // Юридические науки. 2021. – № 31. – 124 - 136.

может быть юридическое лицо, которое нельзя лишить права управления транспортным средством, так как юридическое лицо не имеет такого права<sup>1</sup>. Когда отсутствует возможность определить личность водителя транспортного средства, которое находится в собственности юридического лица, законодателем было предложено размежевать наказания в зависимости от автоматических средств фиксации. Важно отметить, что если дорожное происшествие выявил сотрудник ГИБДД, то применится наказание в виде лишения права управления транспортным средством, а если правонарушение зафиксировано средствами автофиксации, то нарушителю в виде наказания будет штраф.

Нерешенной проблемой ответственности юридических лиц считается пробельность в вопросе по факту содержания и качества дорожного полотна, что влечет за собой риск ДТП. Юридические лица – подрядчики, которые реализуют данные услуги, не являются участниками состава правонарушения по статье 12.34 КоАП РФ, а, следовательно, данная обязанность и ответственность не возлагается на них после подписания гражданско-правового договора. Надзор за подрядчиком не является основанием для снятия ответственности с уполномоченного юридического лица<sup>2</sup>.

Проблема определения ответственности – это не единственная нерешенная проблема, практически вся система обеспечения безопасности дорожного движения требует корректировок и внесения дополнений в аспекте реалий современного мира. Несмотря на внедрение инновационных технических средств фотовидеофиксации, КоАП РФ до сих пор предпочтительнее относится к присутствию понятий, которые в свою очередь могут либо не прийти в суд или даже отказаться от подтверждения

---

<sup>1</sup> Боровинских А. Е. Проблемы административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения // Научно-практический электронный журнал Аллея Науки. 2020. – № 3(42). – С.211-222.

<sup>2</sup> Постановление Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 09.07. 2013 № 3369/13. URL: [www.arbitr.ru](http://www.arbitr.ru). (дата обращения 18.09.2023).

фактов<sup>1</sup>. В настоящее время необходимо разработать и внедрить новые положения в КоАП РФ, которые законодательно закрепят автоматизированные системы фиксации правонарушений на дорогах Российской Федерации.

Административное российское законодательство в сфере нарушения дорожного движения выделяет наказания в виде предупреждения, штрафа, лишение права управления транспортным средством, арест, конфискация предмета, участвующего в нарушении правил дорожного движения.

Предупреждения, как вид административного наказания применяется в случаях, когда правонарушение совершено впервые и не причиняет вред жизни и здоровью гражданам. Однако важно понимать, что такие правонарушения, как управление неисправным транспортным средством, несоблюдение дорожной разметки или дорожных знаков и иные статьи являются правонарушениями, которые влекут за собой угрозу и вред здоровью и жизни граждан. Арест, как вид административного наказания применим не ко всем категориям граждан, в частности:

- не применить к лицам, которые не имеют права управления автомобилем, к этой категории относятся несовершеннолетние;
- не применить к лицам, которые являются военнослужащими, а также имеющих специальное звание сотрудников СК, МВД и др. ведомств;
- не применить к лицам, имеющим инвалидность

В некоторых статьях предусматривается только один вид административного наказания, как возможный, что неизбежно приводит к ситуациям, когда факт правонарушения и лицо, которое его совершило - установлено, но привлечь к административному наказанию не представляется возможным. К таким правонарушениям относятся административные правонарушения, которые были зафиксированы

---

<sup>1</sup> Ляшенко Е. А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. – № 1 (1). – С. 271–276.

автоматическими техническими фото и видео устройствами. В данном случае административный арест заменяется на административный штраф. Административный арест не применяется к большому кругу лиц, в частности<sup>1</sup>: в отношении военнослужащих, сотрудников Следственного комитета РФ, сотрудников органов внутренних дел, уголовно-исполнительной системы, противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов. Примером может служить данная ситуация. Если водитель транспортного средства покинул место ДТП, то по российскому законодательству правонарушение влечет лишение права управления транспортом на срок от 1.5 до 2 лет. Если место ДТП оставило лицо, которое не имеет право управления транспортным средством или было лишено права управления, то вместо лишения права управления, статья предусматривает наказание в виде административного ареста на срок до 15 суток<sup>2</sup>. Однако, если водитель является лицом, к которому не применить арест и он не имеет право управления транспортом, то данного водителя будет достаточно сложно привлечь к административной ответственности.

Рассмотрим судебную практику, в которой делается акцент на электросамокаты, появившиеся на российских автодорогах и несущие существенную опасность, как механическим транспортным средствам, так и пешеходам. В правилах дорожного движения от 23 октября 1993 г. № 1090 определены основные понятия и термины<sup>3</sup>, в частности: под механическим транспортным средством понимается транспортное средство, которое приводится в движение двигателем. Под пешеходом понимается лицо,

---

<sup>1</sup> Юсупов Т. Р. Административный арест: за и против // Молодой ученый. – 2022. – № 43 (438). – С. 199-204.

<sup>2</sup> Сычева В. А. Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Новый юридический вестник. – 2019. – № 1 (8). – С. 7-9.

<sup>3</sup> П 1.2 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Собрание актов Президента и Правительства РФ 1993. – № 47. – Ст. 4531.

которое находится вне транспортного средства, находящееся на пешеходной или на велосипедном тротуаре, помимо этого к пешеходам приравнены лица в инвалидных креслах, ведущие велосипед, санки, тележку, а также лица, которые используют для передвижения ролики, самокаты. Гражданин Чернов подал административный иск в Верховный суд РФ о признании недействительными абзацев 18, 40, 58 пункта 1.2 Правил обосновав это тем, что они идут вразрез со статьям 25, 26 Федерального закона Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в части того, что электрический самокат является механическим транспортным средством, но не требует специальных прав на вождение. На основании технической экспертизы от 2021 года, назначенной следователем СУ МВД России, самокат на электрической тяге признан механическим транспортным средством. Однако статья 264 УК РФ имеет бланкетный характер и не относит самокат или электрический самокат к транспортным средствам, а лицо его использующее относится к пешеходам, а не к водителям транспортного средства. Бланкетное содержание правовой нормы практически всегда рассматривается конкретно, к практическому примеру. Гражданин Чернов считает, что диспозиция статьи 264 УК РФ, которая предопределяет наказание для лица, который управляет любым механическим транспортным средством, руководствуется правилами дорожного движения и имеет разрешение на управление данным видом транспортного средства. В соответствии с уголовным законом к транспортным средствам относятся те транспортные средства, на которые выдается право управление транспортным средством. По мнению истца, в Правилах не указано, что электрический самокат относится к механическим транспортным средствам и в уголовном законе не предусмотрено, что электрический самокат отнесен к транспортным средствам. Представители ответчика возразили, пояснив, что оспариваемые положения соответствуют российскому законодательству и не нарушают административные права истца. В Российской Федерации введен единый порядок дорожного

движения по автодорогам России в соответствии с Федеральным законом РФ № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>1</sup>, который утвержден Правительством Российской Федерации. Понятие «транспортное средство» приведено в абзаце 58 пункта 1.2 Правил, а также в статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения и в иных правовых документах, которые отражают техническую характеристику механического транспортного средства. В Федеральном законе РФ № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В данном правовом документе в статье 4 транспортное средство охарактеризовано, как наземное механическое транспортное средство определенной категории, с определенной конструктивной скоростью и предназначенное для перевозки людей, грузов, оборудования, которое установлено на нем. Аналогичное определение регламентировано в техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», принятом решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877<sup>2</sup>. Согласно статье 12.1 КоАП РФ транспортное средство – «это автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 1. – Ст.27.

<sup>2</sup> Решение от 30 марта 2022 г. Верховный Суд РФ. Дело № АКПИ22-66. URL:<https://sudact.ru/vsrf/doc/TUASIOtopmJ/> (дата обращения 20.10.2023).

<sup>3</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Российская газета от 31.12.2001. № 286.

Доводы истца о разногласиях в нормативно – правовых документах являются несостоятельными.

Итак, до 2023 года в правилах дорожного движения те кто управлял самокатами относили к пешеходам и для них действовали те же правила, что и для пешеходов:

- передвигаться по пешеходным или велосипедным дорожкам;
- при отсутствии пешеходных и велосипедных дорожек, необходимо передвигаться по обочине дороги навстречу движению;
- в темное время суток одежда пешехода должна иметь светоотражающие элементы.

Важно отметить, что в КоАП РФ изменений не внесено, изменения внесли только в ПДД.

В 2023 году был четко прописан правовой статус электрических транспортных средств и водителей этих средств. В ПДД внесено новое определение «средство индивидуальной мобильности» или иначе «СИМ». Под «СИМ» понимается транспортное средство с электрическим двигателем, которое приводится в движение одним или несколькими колесами или роликами. К данному виду транспорта можно отнести: электросамокаты, электровелосипеды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные транспортные средства из данной категории. Мощность двигателя на данном виде транспорта не имеет значения<sup>1</sup>. В ПДД четко установлена скорость, на данных видах транспорта нельзя передвигаться более 25 км/ час, при этом обязательное наличие фар или фонарей. Следует заметить, что на лиц, управляющих данным видом транспорта не распространяются общие правила для водителей, в частности<sup>2</sup>:

---

<sup>1</sup> Аб. 56 п. 1.2 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Собрание актов Президента и Правительства РФ 1993. – № 47. – Ст. 4531.

<sup>2</sup> Р. 2 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению

- лицо управляющее электросамокатом может не предъявлять документы;

- если лицо управляющее электросамокатом нарушило ПДД, то несет ответственность, как пешеход;

- если управляющее электросамокатом уехало с места аварии, то его не могут привлечь к ответственности.

Электросамокатом могут управлять лица от 7 до 14 лет, при этом передвигающиеся по пешеходным и велосипедным дорожкам, а дети младше 7 лет только в присутствии взрослых. Лица старше 14 лет и тяжелее 35 кг могут передвигаться по пешеходным и велосипедным дорожкам, по обочине или по правой стороне проезжей части при отсутствии пешеходных и велосипедных дорожек.

Если водитель транспортного средства выезжает с прилегающей территории, то он должен уступить дорогу не только транспортным средствам и пешеходам, но и СИМ. На велосипедной дорожке пешеходы должны уступать дорогу не только велосипедистам, но и лицам, которые двигаются на СИМ.

Таким образом, следует заметить, что глава 12 КоАП РФ слабо регламентирует ответственность в сфере нарушений правил дорожного движения, не в полной мере охватывает объем правонарушений по ПДД. Целесообразно можно предложить внести в главу 12 КоАП РФ квалифицирующий признак в виде фразы: «уничтожение или повреждение чужого имущества в результате ДТП»<sup>1</sup>. Также важно отметить, что повторные правонарушения, которые повлекли риск ДТП, должны более строго наказываться.

---

безопасности дорожного движения") // Собрание актов Президента и Правительства РФ 1993. – № 47. – Ст. 4531.

<sup>1</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Российская газета от 31.12.2001. № 286.

## **ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, СВЯЗАННОЙ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **3.1. Основные направления совершенствования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации**

Российская Федерация, как и другое современное государство развивается в условиях множества противоречий, в частности: социально - экономических, политических, исторических и иных. Государство гарантирует своим гражданам защиту и свободу их прав, поэтому обеспечение национальной безопасности выходит на первый план в государственной политике. Национальная безопасность - это, прежде всего специфическая защищённость любой личности, общества и государства в целом от разного рода внешних и внутренних угроз и рисков и обеспечивающая реализацию:

- личных прав и свобод граждан с конституционной позиции;
- достойную жизнь, высокое качество жизни граждан;
- суверенитет и независимость;
- государственную территориальную целостности страны;
- стабильное и устойчивое социально экономическое развитие государства.

При этом важное внимание уделено транспортной безопасности, поэтому обеспечение безопасности дорожного движения рассматривается в совокупности с остальными аспектами национальной безопасности. Безопасность на дорогах обеспечивается государством посредством правоохранительных структур, деятельность которых направлена на

поддержание и соблюдение правовых предписаний в сфере дорожного процесса, а также на управление процессом движения автотранспорта<sup>1</sup>.

Безопасность дорожного движения рассматривается, как совокупная система состояния, положения, условий, факторов, свойств и частей дорожного процесса, регламентированного правовыми нормами, которые в свою очередь направлены на защиту интересов личности, общества, государства. Безопасность и её обеспечение взаимосвязано, обеспечивая стабильность и снижение рисков на дорогах<sup>2</sup>. Главной целью государственных институтов власти является минимизация последствий ДТП, защита населения от угроз дорожного движения, которые способны нанести существенный вред жизни и здоровью человека. Профилактика дорожно - транспортных происшествий является одной из глобальных форм осуществления государственной политике в сфере дорожного движения. Профилактика заключается не только в предупреждении риска ДТП, но и в сокращении факторов, которые могут поспособствовать возникновению аварийной обстановки. В целях снижения рисков аварийности на дорогах, государство устанавливает совокупность правовых элементов, в частности: административное, гражданское и уголовное регулирования безопасности дорожного движения, а также неотвратимость наказания за содеянное.

Безопасность дорожного движения – это необходимая составляющая национальной безопасности, являясь одним из элементов современного мира, где автомобиль – это отнюдь не роскошь, а только средство передвижения, которое способствует сэкономить время, а иногда и деньги. Обеспечение безопасности на дорогах – это сложный и многоэтапный процесс, в котором задействованы разного рода деятельности субъекты. Однако, чтобы данный процесс был успешным и эффективным необходимо применять различные методы, приёмы, способы, позволяющие эффективно организовать дорожное

---

<sup>1</sup> Зайкова С.Н. Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-bezopasnost-v-rossiyskoy-federatsii-ponyatie-i-sistema> (дата обращения 20.10.2023).

<sup>2</sup> Там же.

движение, снизив риски травматизма и смертности. Приёмы обеспечения безопасности на дорогах зависят от разного рода факторов, в частности: от условий перевозок, от качества дорог, от своевременного обслуживания дорожного полотна, от количества участников, задействованных в дорожном процессе. Важно обратить внимание на правовое регулирование обеспечения безопасности дорожного движения. На основании нормативно - правовых положений устанавливается ответственность участников движения. К основным правовым методам обеспечения безопасности и снижения рисков относятся<sup>1</sup>:

- Разработка и установка задач для регионов Российской Федерации, ориентированных на снижение рисков ДТП;
- Введение ответственности для должностных лиц за неисполнение конкретно поставленных задач;
- Внедрение инновационных методов, используемых в научно-практических разработках и исследованиях по безопасности дорожного движения, с учётом особенностей каждого региона России;
- Создание механизмов совокупной оценки и анализа результативности программных продуктов, используемых в сфере дорожного движения;
- Разработка и поиск эффективных форм и методов по привлечению внебюджетных средств;
- Развитие государственно-частного партнерства.

Одним из главных методов по обеспечению безопасности на дорогах является пропаганда безопасности, поднятие уровня ответственности среди участников дорожного движения. Начальник управления по безопасности дорожного движения М.Ю. Черников отметил: «Печатные и электронные СМИ, реклама, телевидение, соответствующие сайты и блоги в Интернете,

---

<sup>1</sup> Зайкова С.Н. Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-bezopasnost-v-rossiyskoy-federatsii-ponyatie-i-sistema> (дата обращения 20.10.2023).

направленность в работе общественных организаций – все должно работать на изменение поведения человека в дорожном движении, формирование негативного отношения общества к нетрезвым водителям».

Учёные предлагают совокупность методов и способов позволяющих обеспечить безопасность на российских дорогах, особенно при транспортных перевозках тяжёлых и не габаритных грузов. Такие перевозки опасны по своей сложности и требуют соблюдения особых предписаний, например разрешение на проезд. Несоблюдение предписаний и требований при перевозках данного вида грузов может спровоцировать дорожное транспортное происшествие. Немаловажным аспектом является техническое состояние транспорта, поскольку зачастую аварии случаются по вине неисправного транспорта, например неисправности тормозной системы. В данном случае профессиональный опыт водителя может помочь избежать аварийной ситуации. Водитель, который занимается грузоперевозками, должен пройти специальную подготовку, иметь соответствующую категорию прав, а также пройти курсы экстремального вождения. Повторное обучение необходимо проходить один раз в два года, а медицинское освидетельствование один раз в год, а также необходим предрейсовый медицинский контроль.

Немаловажным аспектом являются административные и уголовные меры применения ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения, которые имеют предупредительный характер и ориентированы на факт обеспечения безопасности на дорогах в целом. В Российской Федерации имеется ряд методов, способов, приемов, которые непосредственно влияют на всех участников дорожного движения, тем самым обеспечивая порядок и внимание на дорогах. Методы обеспечения дорожной безопасности позволяют сократить дорожно-транспортные происшествия; снизить

смертность, повысить транспортную и правовую культуру<sup>1</sup>. В целях совершенствования данных методов была принята Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, которая обеспечила целостный и структурный подход к решению проблемы аварийности и травматизма на автодорогах Российской Федерации. В Стратегии были учтены предложения различных государственных структур и общественных организаций, которые в дальнейшем легли в основу внесения изменений в нормативно – правовые документы. Российские ученые предлагают внести в организацию дорожного движения элементы искусственного интеллекта и видеофиксацию правонарушений. Возможности искусственного интеллекта весьма разнообразны, например он может смешать реальность, стереть границы «истины» и «лжи». С каждым годом технические возможности искусственного разума возрастают, даже возникают ситуации, когда невозможно отличить ложную информацию, фотографии, аудио и видеозаписи от истинной информации<sup>2</sup>. Данные цифровые продукты становятся мощным современным оружием. Правоохранительные органы во избежание преступлений в сфере применения искусственного разума должны в обязательном порядке сотрудничать с международными правовыми организациями. Применение искусственного интеллекта требует от государства формирование нового «контракта безопасности», в котором государство должно проинформировать людей, что в цифровом турбулентном мире нет внутренних и внешних врагов. Внедрение цифровых технологий трансформирует не только права человека, но и общественные отношения. Уже на данный момент мы наблюдаем множество изменений в государстве:

- электронное управление;
- изменение доступа к информации;

---

<sup>1</sup>Профилактика ДТП. URL: <https://shkolayurgamyshskaya-r45.gosweb.gosuslugi.ru/bezopasnost-obuchayuschihnya/profilaktika-dtp/> (дата обращения 20.10.2023).

<sup>2</sup> Ларина Е.С. Искусственный интеллект. Большие данные. Преступность. М.: Наука, 2018. - С.39

- пересмотр управления государством.

Цифровизация наступает на традиционное право, заставляя его освобождать все новые и новые горизонты развития, и мы уже не раз сталкивались с минусами применения искусственного интеллекта на практике в виде несчастных случаев на производстве в результате принятия решения искусственным разумом. Как пример можно привести 2018 года штат Аризона, где в результате аварии погибла молодая женщина на пешеходном тротуаре. Женщину сбила машина с беспилотным управлением, управляемым искусственным интеллектом. В результате исследования было выяснено, что было темное время суток, и женщина резко вышла на пешеходный переход, интеллектуальная машина просто не успела переключиться в виду экстренной ситуации. Виновным признали водителя, который отвлекся от дороги и не контролировал автомобиль. Венской конвенции о дорожном движении гласит: «каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя»<sup>1</sup>. Важно отметить, что в Венскую конвенцию до сих пор не внесены поправки по поводу беспилотных машин, в инструкции которых отмечено, что водитель не предусмотрен. Ни в одной стране мира не был введен порядок получения прав на беспилотное вождение, нет правовых норм, которые бы регламентировали ответственность за возможные дорожно – транспортные происшествия с участием беспилотных автомобилей. Использование беспилотного автомобиля требует от государства формирования нормативно - правовой базы, совершенствования законодательства, изменения модификации дорожного движения, изменение уголовного, административного и гражданского законодательства.

Практически недавно в Правила дорожного движения Российской Федерации было внесено изменение, в соответствии с которым регламентировано обязательное наличие у водителя светоотражающего

---

<sup>1</sup> Ст.8 Конвенция о дорожном движении" (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014). URL: <https://base.garant.ru/2540357/> (дата обращения 05.10.2023)

жилета, а также у пешеходов, которые переходят дорогу или идут вдоль транспортного полотна вне населенных пунктов в темное время суток. Статистика показывает, что благодаря данному нововведению ДТП и смертность на дорогах снизилась на 1.2 %<sup>1</sup>.

Показательным является информированность населения посредством различных информационных систем о ситуации на дорогах, о процентах смертности, о новых изменениях в Правилах дорожного движения. Пропаганда безопасности дорожного движения показала, что Правила дорожного движения необходимо изучать с дошкольного возраста, тогда уровень культуры безопасности движения, вождения будет на высоком уровне. Безопасность дорожного движения рассматривается, как системная и структурированная, межведомственная работа органов государственной власти и местного и регионального самоуправления в полном взаимодействии с гражданским обществом и общественными организациями в целях принятия организационных, социальных, экономических, информационных мер и мероприятий, ориентированных на защиту участников дорожного движения от вероятности ДТП и смертельных исходов<sup>2</sup>.

Особое внимание государство уделяет внедрению беспилотных автотранспортных технологий, появление на автодорогах электромобилей и их безопасность, а также безопасность людей, участвующих в дорожном движении. Позитивные шаги сделаны и в области медицины, в целях оказания своевременной медицинской помощи пострадавшим при ДТП. Ведется активная работа по совершенствованию системы и механизма

---

<sup>1</sup> Матросова Л.Д. Основные направления совершенствования информационного обеспечения Госавтоинспекции // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. - №1. - С. 280-288.

<sup>2</sup> Жбанова С.А. Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства // Современная наука, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-sovershenstvovaniya-dorozhnoy-bezopasnosti-v-usloviyah-obespecheniya-natsionalnoy-bezopasnosti-gosudarstva> (дата обращения 05.10.2023).

информационного обмена данными между МВД и Минздравом РФ, прорабатываются программные элементы, позволяющие оперативно выявлять граждан с медицинскими ограничениями по факту допуска к управлению транспортными средствами. Нельзя не отметить, роль пропаганды в обучении детей поведению на дорогах, знанию элементарных правил дорожного движения посредством проведения оперативно-профилактические мероприятия «Ребёнок – главный пассажир».

С 2020 года в некоторых крупных перинатальных центрах и в родильных домах проводятся тренинги для женщин – водителей по безопасной перевозке детей на автомобилях. С 2020 по 2023 год проведено более 13 000 тренингов в 85 субъектах страны. На рекламные и пропагандистские цели по безопасности движения из Федерального бюджета в 2023 году было выделено более 350 миллионов рублей.

Федеральные и региональные проекты, в частности «Безопасность дорожного движения», «Региональная и местная дорожная сеть», «Безопасные качественные дороги», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» ориентированы на поддержание качественного дорожного покрытие, на обустройство автодорог дорожными знаками, специальными ограждениями, корректной разметкой, тротуарами, велосипедными и пешеходными дорожками, освещением, системами автоматической фиксации правонарушений.

Деятельность Госавтоинспекции сопряжена с колоссальными рисками для жизни и здоровья сотрудников, в 2022 году при исполнении своих служебных обязанностей погибли 6 человек и 346 получили ранения различной тяжести. В 2022 году за мужество, отвагу, оперативность были представлены к наградам 11 сотрудников, из них «За отвагу» 1 человек; «За спасение погибавших» 5 человек и 5 человек получили медали « За обеспечение общественного порядка».

Таким образом, к наиболее строгим методам относятся уголовные и административные меры, которые дают достаточно сильный

предупредительный эффект. Итак, чтобы повысить безопасность дорожного движения необходимо совершенствовать имеющиеся эффективные методы, адаптируя их под реалии современного мира. Учитывая глобальное развитие цифровизации, необходимо предоставить органам соответствующую современную аппаратуру, новейшие технологии и программные обеспечения.

### **3.2. Экономическая проблематика программы совершенствования государственной системы, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения**

Одной из наиболее острых проблем является аварийность на автодорогах, которая уносит тысячи жизней людей и имеющая уже на протяжении длительного времени транснациональный характер. Неоднократно отмечалось, что именно травмы, не совместимые с жизнью полученные в ДТП являются преждевременной смертью молодых лиц от 6 до 29 лет. При этом экономический ущерб от ДТП за последние пять лет составил около 6 млрд рублей. Российская Федерация входит в пятерку государств по показателям смертности на автодорогах. Подход к «определению стоимости жизни человека» имеет субъективные корни и основывается на нормативных размерах морального и материального ущерба в связи с гибелью человека. В настоящее время «оценка стоимости жизни человека» варьируется от 500 000 до 9,2 млн. рублей. Опрос среди населения в ходе социологического исследования показал, что граждане считают целесообразными и достаточными выплаты семьям погибших на транспорте или в чрезвычайных ситуациях. Для решения проблемы размера морального ущерба была разработана математическая модель, учитывающая три параметра: продолжительность жизни; доходы и расходы на душу человека;

средняя удовлетворенность граждан своей жизнью<sup>1</sup>. Впервые стоимость оценки жизни при ДТП была рассчитана в США и в Великобритании, при этом расчеты были основаны на приеме недополученного факта, который включал следующие составляющие: разрыв связи с благополучным исходом доставки продукции, расходами на лечение пострадавших, восстановление транспортного средства. В расходы по дорожно-транспортному происшествию были включены:

- расходы на лечение от травм, амбулаторное или стационарное;
- транспортировка раненных при ДТП;
- реабилитация после ДТП, при необходимости переоборудование жилья, если человек остался инвалидом;
- неполученный товар, постоянные расходы, связанные с гибелью людей или их нетрудоспособностью;
- потеря прежнего образа жизни и благополучия;
- повреждение собственности, в частности автомобиля, ремонт или замена;
- расходы, связанные с административной стороной, в частности: расследование, страховки, судебные расходы;
- иные расходы, связанные с потерей времени.

В настоящее время ни одна система расходов по ДТП не включает в себя всех расходов, поэтому оценка стоимости жизни остается крайне неопределенной. В 1970 годах данный метод подвергся колоссальной критике<sup>2</sup>:

---

<sup>1</sup> Жбанова С.А. Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства // Современная наука, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-sovershenstvovaniya-dorozhnoy-bezopasnosti-v-usloviyah-obespecheniya-natsionalnoy-bezopasnosti-gosudarstva> (дата обращения 05.10.2023).

<sup>2</sup> Верзилин В.А. Социально – экономический ущерб от ДТП, как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Регион: системы, экономика, управление, 2019. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-ekonomicheskij-uscherb-ot-dtp-kak-odin-iz-aspektov-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения 20.10.2023).

- метод не принимал во внимание мнение участников – водителей и пешеходов, в частности, какую сумму они хотели бы потратить на обеспечение безопасности дорожного движения. Следовательно метод не может оценивать затраты при ДТП;

-была недооценена экономическая составляющая при предотвращении аварийности на автодорогах.

В дальнейшем исследования показали, что всегда существует некий элемент самостоятельного отбора, который значительно искажает все результаты. Экономическая оценка ущерба от аварийности на автодорогах важна, поскольку позволяет принять оперативное и своевременное управленческое решение для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, повышения безаварийности, экономической безопасности государства в целом. Зная причиненный ущерб, государство может:

- объективно оценить масштабность и важность решения проблемы с обеспечением безопасности на российских автодорогах;

-определить объемы материальной помощи пострадавшим в ДТП;

- проанализировать эффективность целевых мероприятий по снижению транспортной аварийности;

- оценить материальный и финансовый ущерб, а также объемы денежных средств необходимых на решение актуальных вопросов.

Как показывает практика оценка стоимости потерь и ущерба при транспортной аварийности и доведение этой информации до каждого среднестатистического жителя формирует у населения глобальный социальный и психологический эффект, создавая в сознании людей риски угрозы жизни и здоровью. Российская оценка потерь и ущерба от ДТП основана на расчетах плановой экономики. В условиях глобально меняющегося мира достаточно трудно произвести расчет и подобрать норматив ущерба от ДТП. Однако современные методики совершенствуются и трансформируются, позволяя сформировать зависимость оценки ущерба от ДТП и ВВП. Социально –

экономический ущерб в результате случившейся аварии будет включать в себя несколько составляющих, в частности<sup>1</sup>:

- нанесенный ущерб в виде смерти и травматизма людей;
- гибель транспортных средств;
- ущерб в виде порчи перевозимого груза;
- ущерб от повреждения дорожного полотна.

В свою очередь, такая категория, как ущерб от гибели и травматизма людей включает в себя:

1. Экономический ущерб, человек выбыл из производства;
2. Социальный ущерб, государство обязано платить пенсию по инвалидности, потере кормильца, реабилитация;
3. Психологический ущерб – потеря близких людей, детей.

Социально – экономический ущерб подразделяется на прямой экономический ущерб и косвенный экономический ущерб. К прямому ущербу можно отнести:

- собственник потерял транспортное средство;
- потери связанные с ликвидацией ДТП;
- потеря груза собственниками; затраты правоохранительной структуры по расследованию случившегося; затраты медицинских структур по лечению и реабилитации пострадавших;
- потери и затраты собственников производств, чьи работники пострадали при ДТП;
- затраты социальных и психологических служб;
- затраты страховых компаний.

К косвенным затратам относят:

- человек вследствие ДТП выбыл из производства, следовательно, экономика страны понесла потери;

---

<sup>1</sup> Верзилин В.А. Социально – экономический ущерб от ДТП, как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Регион: системы, экономика, управление, 2019. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-ekonomicheskij-uscherb-ot-dtp-kak-odin-iz-aspektov-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения 20.10.2023).

- вследствие ДТП были нарушены производственные и транспортные связи;

- моральная составляющая потерь.

Финансирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и проводимых мероприятий безопасности реализуется за счет штрафов. Взимаемых за нарушение российского законодательства в сфере безопасности дорожного движения. К основным расходам относятся:

- мероприятия безопасности, которые реализуются согласно национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» или иного проекта по достижению качества улично – дорожной сети и автомобильных трасс;

- принятие оперативных мер, ориентированных на предотвращение факторов и причин, способствующих формированию на дорогах аварийных ситуаций;

- принятие мер по профилактике ДТП в виду недостаточного эксплуатационного состояния автодорог Российской Федерации;

- дополнительное освещение пешеходов;

- установка дополнительных дублирующих знаков, например «Пешеходный переход»;

- установка ограждений вдоль трасс, нанесение соответствующей разметки;

- создание «антикарманов».

Колоссальным влиянием на развитие общества и государства в целом является функционирование системы взаимодействия транспортного и пешеходного потока. При увеличении интенсивности хотя бы одного потока или скоростного режима резко возрастают риски не только участников транспортного движения, но и специалистов по организации и безопасности дорожного движения или иначе ОБДД. основополагающими требованиями к системе ОБДД являются: соблюдение безопасности движения, защита окружающей среды, минимизация времени на реализацию дорожно-

транспортного процесса. Данные требования можно реализовать при выполнении комплекса взаимосвязанных мероприятий<sup>1</sup>:

- формирование единого правового поля взаимодействия всех участников дорожного движения;
- совершенствование технических характеристик транспортных средств;
- поиск и внедрение альтернативных наземных транспортных средств;
- совершенствование дорожного полотна;
- совершенствование безопасных транспортных пересечений и развязок;
- создание объездных трасс помимо городов;
- совершенствование всей системы и механизма управления разветвлённой транспортной сетью;
- разработка и создание автоматизированной системы предоставления информационного потока;
- разработка высокоскоростного наземного транспорта.

Итак, реализация данного комплекса мероприятий, ориентированных на повышения качества безопасности движения должно осуществляться, как на государственном, так и на общественном уровне с включением в разработки различных ведомств, специалистов, ученых.

В настоящее время при возникновении аварийной ситуации с транспортным средством ущерб несет собственник транспортного средства и страховые компании, при этом организации, подтверждающие техническую исправность автомобиля, не несут никакой ответственности при возникновении ДТП, связанного с технической неисправностью транспорта.

Таким образом, принцип целевого подхода к обеспечению безопасности дорожного движения реализуется на уровне федеральных и

---

<sup>1</sup> Верзилин В.А. Социально – экономический ущерб от ДТП, как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Регион: системы, экономика, управление, 2019. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-ekonomicheskii-uscherb-ot-dtp-kak-odin-iz-aspektov-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения 20.10.2023).

региональных программ, которые представляют собой правовые документы по планированию, которое включает: систему экономических, технических, технологических, научных, конструкторских, исследовательских мероприятий и мер, направленных на достижение поставленных задач в сфере безопасности дорожного движения.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведя исследование в рамках данной работы, можно сделать основополагающие выводы:

- обеспечение безопасности дорожного движения, реализуется посредством установления полномочий федеральной и муниципальной власти; координации и гарантированности деятельности органов федеральной и муниципальной власти, общественных структур, юридических и физических лиц в целях снижения аварийности на российских автодорогах и тяжести их последствий; регламентация и регулировка деятельности на всех видах наземного транспорта; разработка, утверждение и контроль за исполнением нормативно – правовых документов; организация дорожного движения в рамках государственных программ; финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения; организация обучения или переподготовки граждан в соответствии с правилами дорожного движения; проведения мероприятий в рамках повышения качества оказания первой медицинской помощи; сертификация или декларирование транспортных средств в обязательном порядке; лицензирование деятельности в соответствии с российским законодательством; постоянный контроль в сфере безопасности дорожного движения;

- на обеспечение безопасности дорожного движения ориентирован целый механизм, который повышает защиту гражданского населения от дорожно-транспортных происшествий, повышает правовую грамотность граждан, снижает смертность на автодорогах. Огромное количество мероприятий в рамках обеспечения безопасности дорожного движения выполняют сотрудники ГИБДД, которые выполняют<sup>1</sup>: контроль за

---

<sup>1</sup> П. 11 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» (вместе с "Основными положениями по допуску

безопасностью движения и за установкой дорожных знаков; принимают участие в охране правопорядка; задержание преступников и правонарушителей дорожного движения; составление протоколов об административных правонарушениях; направление материалов о правонарушениях в судебный орган; выезд на место ДТП; эвакуация людей из повреждённых машин при ДТП; ведение статистики по безопасности дорожного движения; участие в работе градостроительных и технических советов, которые регулируют пассажирские маршруты; разъяснение в СМИ изменений, внесенных в Правила дорожного движения; выявление факторов и причин, способствующих возникновению ДТП; ведение собственной базы по безопасности движения и иные полномочия;

- дорожно-транспортные происшествия являются существенной угрозой для общества, для перевозимого груза, для государства в целом. Следовательно решение проблем в сфере обеспечения безопасности движения зависит от эффективности деятельности ДПС, ГИБДД, а также от совершенствования и модернизации всех структур, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения в целом.

Следует заметить, что в настоящее время наблюдается неудовлетворительное положение в сфере безопасности дорожного движения в связи с пробельностью и недоработкой российского законодательства. Поэтому основополагающими задачами государства является: сохранение жизни и здоровья граждан; обеспечение информационной пропаганды среди гражданского населения; введение средств фото и видео фиксации правонарушений; проведение мероприятий по снижению аварийности и смертности на дорогах Российской Федерации.

Следует заметить, что меры административного принуждения являются эффективным профилактическим средством предупреждения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

---

транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Собрание актов Президента и Правительства РФ 1993. – № 47. – Ст. 4531.

Немаловажным аспектом в сфере безопасности дорожного движения является безопасность дороги и дорожного полотна. К главным частям безопасной дорожной инфраструктуры относятся: правильные геометрические размеры дорожного полотна; качество обочины; отдельные транспортные, пешеходные и велосипедные потоки; разметка соответствующая Правилам дорожного движения; установка дорожных знаков; эффективное искусственное освещение.

Итак, исходя из вышесказанного можно сделать основной вывод, что основным правовым документом в сфере безопасности дорожного движения является Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, содержащая огромный перечень рисков, которые необходимо минимизировать, в частности: несвоевременная разработка нормативно – правовой базы; рост автомобильного потока; колоссальный разрыв между увеличением транспортного потока и темпами развития дорожной сети; снижение роли законопослушного поведения граждан.

Осуществление комплексного анализа позволило сделать вывод, что данная работа даёт необходимые знания в сфере безопасности дорожного движения.

И в заключении, все цели и задачи данной работы достигнуты и реализованы, путём решения поставленных целей.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014).
2. О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств»): Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.
3. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020).
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.
5. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ.
6. О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 18 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: Федеральный закон от 28.04.2023 № 172-ФЗ.
7. О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ.
8. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ.

9. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ.

10. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг: Федеральный закон от 27.07.2010 № 210-ФЗ

11. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»): Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711.

12. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года: Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474.

13. О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения: постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567.

14. О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения: постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508.

15. О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090.

16. Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101.

17. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых

актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502.

18. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р.

19. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р.

20. Об утверждении индикативных показателей для федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 08.12.2021 № 1012.

21. Об утверждении перечня индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 13.12.2021 № 1025.

### **Материалы судебной практики**

22. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20.

23. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5.

24. Постановление Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 09.07. 2013 № 3369/13. URL: [www.arbitr.ru](http://www.arbitr.ru). (дата обращения 18.09.2023).

25. Решение от 30 марта 2022 г. Верховный Суд РФ. Дело № АКПИ22-66. URL: <https://sudact.ru/vsrf/doc/TUASIOtoupmJ> (дата обращения 20.10.2023).

### **Учебная литература**

26. Беженцев, А.А. Безопасность дорожного движения. – М.: Вузовский учебник, 2023. – 272с.

27. Галкин, А.Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2023. – 229с.

28. Молчанов, П.В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ. М.: Норма, 2019. – 248с.

29. Ларина, Е.С. Искусственный интеллект. Большие данные. Преступность. М.: Наука, 2018. - 238с.

30. Петров, А.И. Организация и безопасность дорожного движения: учебно – методическое пособие / А.И. Петров, Ю.А. Эртман. – Тюмень: ТИУ, 2022. – 74 с.

31. Правовые основы дорожного движения : учебник / Л. М. Рябцев, Н. Л. Бондаренко, Г. Б. Шишко [и др.] ; под. общ. ред. Л. М. Рябцева. - 3-е изд., испр. и доп. - Минск : РИПО, 2022. - 139 с.

### **Статьи из периодической печати**

32. Боровинских, А.Е. Проблемы административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения / А.Е. Боровинских // Научно-практический электронный журнал Аллея Науки. 2020. – № 3(42). – 211-222.

33. Брунер, Р.А. Безопасность дорожного движения как элемент системы национальной безопасности Российской Федерации / Р.А. Брунер. –

2022 // Вестник Сибирского юридического института МВД России. – 2022. – № 1(46). – С.104-108.

34. Булгаков, Д.Б. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Д.Б. Булгаков // Молодой ученый. – 2022. – № 3 (398). – С. 286-288.

35. Верзилин, В.А. Социально-экономический ущерб от ДТП, как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Регион: системы, экономика, управление. – 2019. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-ekonomicheskii-uscherb-ot-dtp-kak-odin-iz-aspektov-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения 20.10.2023).

36. Верзилин, В.А., Ю.В. Наролина Совершенствование государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения / В.А. Верзилин, Ю.В. Наролина //

37. Верзилин, С.В. Основные направления единой государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Регион: системы, экономика, управление, 2019. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-edinoy-gosudarstvennoy-politiki-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-na-sovremennom-etape> (дата обращения 24.10.2023).

38. Верзилин, С.В. Сущность и основное содержание государственной функции «Обеспечение безопасности дорожного движения» // Вестник ВГУ. Серия: Право. 2019. – № 3. – С. 45-67.

39. Ворошилов, Н.В. Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году // Муниципалитет: экономика и управление, 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-itogi-realizatsii-natsionalnogo-proekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi-v-2019-g> (дата обращения 20.10.2023).

40. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: теоретические и практические аспекты / под ред. А.В. Малко. М.: Юристъ, 2009. – 480 с.

41. Жбанова, С.А. Основные направления совершенствования дорожной безопасности в условиях обеспечения национальной безопасности государства // Современная наука, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-sovershenstvovaniya-dorozhnoy-bezopasnosti-v-usloviyah-obespecheniya-natsionalnoy-bezopasnosti-gosudarstva> (дата обращения 05.10.2023).

42. Жильцов, А.В. К вопросу о перспективах реализации некоторых законодательных инициатив в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / А.В. Жильцов, А.Ю. Иванов // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2017. – № 1 (39). – С. 52-58.

43. Зайкова, С.Н. Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-bezopasnost-v-rossiyskoj-federatsii-ponyatie-i-sistema> (дата обращения 20.10.2023).

44. Затолокин, А.А. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения как самостоятельная система и часть системы национальной безопасности России // Общество и право, 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvennaya-sistema-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-kak-samostoyatel'naya-sistema-i-chast-sistemy-natsionalnoy> (дата обращения 20.10.2023).

45. Зейналов, Ф.Н. Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения / Ф.Н. Зейналов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2018. – № 2 (75). – С. 57-59.

46. Иванов, А.Ю. Об особенностях административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения /

А.Ю. Иванов. – 2017 // Вестник Сибирского юридического института МВД России. – 2017. – С. 52-58.

47. Иванов, А.Ю., Овсянников П.Ю. Аналитическая деятельность как способ профилактической работы подразделений Госавтоинспекции (на примере Красноярского края) / А.Ю. Иванов, П.Ю. Овсянников: материалы межведомственного научно-практического круглого стола Межведомственное взаимодействие при проведении профилактической работы подразделениями Госавтоинспекции. – Санкт-Петербург, 2021.

48. Калюжный, Ю.Н. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: концептуальные организационно-правовые основы: дисс. докт. юрид. наук / Ю.Н. Калюжный. – М., 2021.

49. Кашников, А.Н. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Вестник науки, 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-osnovy-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения 16.10.2023).

50. Квитчук, А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения: основные этапы институционализации в России // Вестник Санкт – Петербургского университета МВД России, 2021. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-osnovnyye-etapy-institutsionalizatsii-v-rossii/viewer> (дата обращения 18.10.2023).

51. Кузнецова, О.В. Развитие государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в последнее десятилетие XX века // Вестник Томского государственного университета. Право. – 2015. – № 4 (24). – С. 5-10.

52. Лисин, В.В. Безопасность дорожного движения. Необходимость дальнейших мер // Журнал «Безопасность дорожного движения», 2022. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya-neobhodimost-dalneyshih-mer> (дата обращения 26.10.2023).

53. Лохбаум, В. А. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции как эффективное средство административно-правового воздействия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Труды Академии управления МВД России. 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/propaganda-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-v-deyatelnosti-gosavtoinspektsii-kak-effektivnoe-sredstvo-administrativno-pravovogo/viewer> (дата обращения 20.10.2023).

54. Ляшенко, Е.А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. № 1 (1). – С. 271–276.

55. Матросова, Л.Д. Основные направления совершенствования информационного обеспечения Госавтоинспекции // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. – №1. – С. 280-288.

56. Профилактика ДТП. URL: <https://shkolayurgamyshskaya-r45.gosweb.gosuslugi.ru/bezopasnost-obuchayuschihnya/profilaktika-dtp/> (дата обращения 20.10.2023).

57. Ракитский, В.В. Перспективы развития института административной ответственности в сфере дорожного движения // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России, 2022. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-instituta-administrativnoy-otvetstvennosti-v-sfere-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения 26.10.2023).

58. Россинский, Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: Тенденции, проблемы и перспективы развития: дисс. докт. юрид. наук. – М., 1993. – 376 с.

59. Рябчиков, М.В. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области

организации дорожного движения. // Юридические науки. 2021. – № 31. – 124 - 136.

60. Системный подход к дорожной безопасности. URL: <https://mvdmedia.ru/publications/police-of-russia/Competently/sistemnyu-podkhod-k-dorozhnoy-bezopasnosti/> (дата обращения 20.10.2023).

61. Смертность в ДТП. Статистика ДТП по России. URL: [Rusdtp.ru](http://rusdtp.ru) (дата обращения 24.10.2023).

62. Смирнова, Е.А. Совершенствование государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: Социально-экономические науки. – 2014. – № 14 (2). – С. 133-140.

63. Статистика ДТП по России за 2023 год. URL: <https://rusdtp.ru/stat-dtp/> (дата обращения 24.10.2023).

64. Сычева, В.А. Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Новый юридический вестник. – 2019. – № 1 (8). – С. 7-9.

65. Юсупов, Т.Р. Административный арест: за и против // Молодой ученый. – 2022. – № 43 (438). – С. 199-204.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение № 1

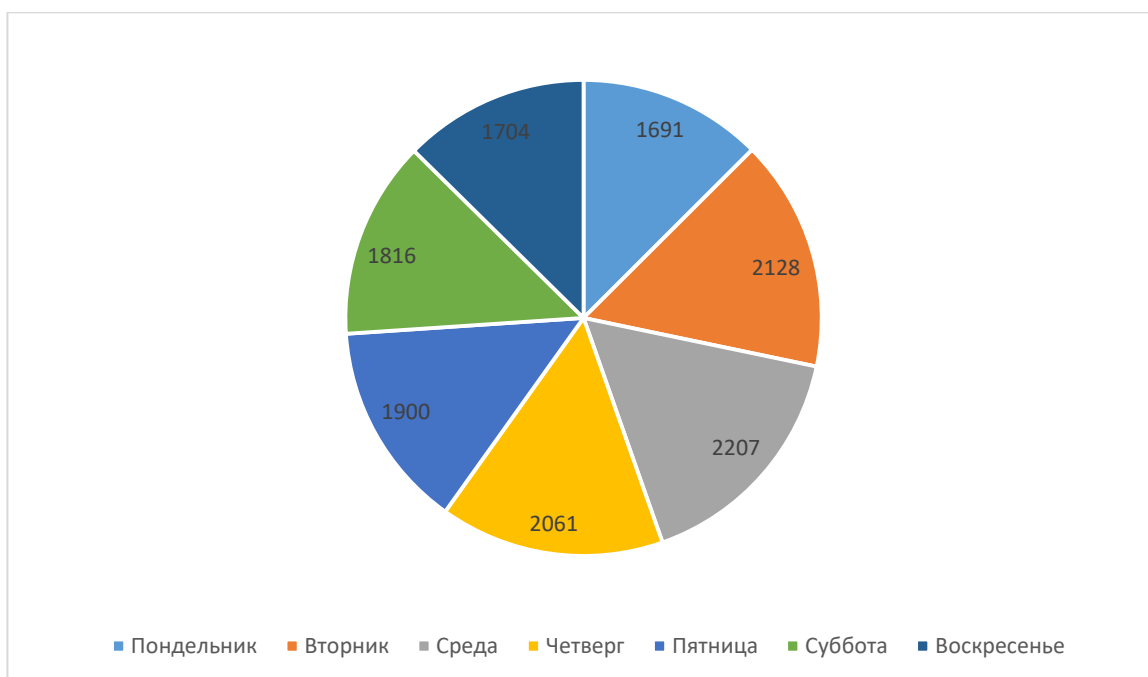
ДТП по регионам России в 2023 году (январь – август)

Регион	Количество погибших чел. на 1000 ДТП
Республика Ингушетия	341
Чеченская Республика	277
Республика Мордовия	241
Забайкальский край	200
Оренбургская область	183
Московская область	182
Брянская область	178
Ростовская область	157
Ленинградская область	153
Республика Карелия	152
Курганская область	152

## Зависимость ДТП от времени суток в 2023 году

Время суток	Количество ДТП
00:00 - 01:00	319
01:00- 02:00	240
02:00- 03:00	196
03:00- 04:00	143
04:00- 05:00	139
05:00- 06:00	164
06:00- 07:00	231
07:00- 08:00	434
08:00- 09:00	534
09:00-10:00	583
10:00-11:00	622
11:00-12:00	641
12:00-13:00	789
13:00-14:00	748
14:00-15:00	806
15:00-16:00	805
16:00-17:00	884
17:00-18:00	940
18:00-19:00	890
19:00-20:00	870
20:00-21:00	826
21:00-22:00	748
22:00-23:00	572
23:00-00:00	433

Зависимость ДТП от дня недели в 2023 году



## Зависимость ДТП от вида транспорта с января по август 2023 года

	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август
Легковые	7725	6640	6930	7742	8931	9391	10399	11100
Грузовые	1278	1219	1294	1118	1325	1381	1666	1707
Автобусы	592	526	607	662	643	582	684	676
Мотоциклы	27	13	102	580	1041	1227	1381	1467
Мопеды	17	17	73	243	450	520	687	68
Трактора и иной транспорт	22	29	35	32	54	54	46	59

Зависимость ДТП от возраста водителя и водительского стажа в 2023  
году

Возраст водителя	Процент ДТП, в которых водитель признан виновным
18-21 год	5, 7%
25-30 лет	10%
30-40 лет	25, 5%
40-50 лет	19, 7%
50-60 лет	13.7%
60-70 лет	9.6%
Свыше 70 лет	4.8%

Зависимость ДТП от водительского стажа в 2023 году

Стаж водителя	%, в которых водитель признан виновным
1-2 года	7%
2-5 лет	9.1%
5-10 лет	13, 1%
10-15 лет	13.7%
15-20 лет	11, 7%
20-25 лет	10, 4%
25-30 лет	7.5%
Более 30 лет	27, 3%

Зависимость ДТП от пола водителя

