

Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

Кафедра административного права, административной деятельности и  
управления органами внутренних дел

## **ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

**на тему: «Роль органов внутренних дел (полиции) в реализации  
Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации»**

Выполнил: Пономарев Дмитрий Сергеевич  
40.05.02 Правоохранительная деятельность,  
год набора 2021, группа 212

Руководитель:  
кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры административного права,  
административной деятельности и управления  
органами внутренних дел, полковник полиции  
Казаченок Виктория Владимировна

Рецензент:  
Начальник ОМВД «Завьяловский»  
полковник полиции  
Нуриев Рустам Шафкатович

Дата защиты: «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2026 г. Оценка \_\_\_\_\_

Казань 2026

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	4
ГЛАВА 1. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	10
§1. Развитие государственной политики в сфере безопасности дорожного движения в России .....	10
§2. Содержание и структура Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года .....	20
§3. Система субъектов реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и место в ней органов внутренних дел .....	23
ГЛАВА 2. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	29
§1. Правовое регулирование деятельности органов внутренних дел в сфере безопасности дорожного движения.....	29
§2. Организационные основы деятельности Госавтоинспекции МВД России ..	36
§3. Основные направления деятельности органов внутренних дел в целях выполнения задач Стратегии повышения безопасности дорожного движения .	41
ГЛАВА 3. РЕАЛИЗАЦИЯ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ЗАДАЧ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	46
§1. Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	46
§2. Повышение безопасности участников дорожного движения .....	60

§3. Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта.....	64
§4. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры.....	68
§5. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия.....	72
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	77
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	81

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования обусловлена совокупностью правовых, социальных и управленческих факторов. В соответствии с Конституцией Российской Федерации<sup>1</sup> (ст. 2) жизнь и здоровье человека признаются высшей ценностью, а их защита отнесена к числу приоритетных обязанностей государства. Обеспечение безопасности дорожного движения напрямую связано с реализацией конституционных гарантий права на жизнь, охрану здоровья и безопасные условия жизнедеятельности (ст.ст. 7, 41, 42, 72), что придаёт данной сфере особое публично-правовое значение. В условиях устойчивой автомобилизации, роста мобильности населения и усложнения транспортных процессов общество объективно нуждается в безопасной дорожной инфраструктуре, технически надёжных транспортных средствах и выстроенной системе управления дорожным движением, способной эффективно реагировать на современные риски.

Как обоснованно отмечает А.Г. Елагин<sup>2</sup>, наличие продуманной и последовательно реализуемой государственной политики, выраженной в стратегиях и государственных программах в сфере безопасности дорожного движения, позволяет обеспечить согласованность целей, задач, сроков и ресурсов, а также создать условия для устойчивого снижения аварийности, смертности и дорожно-транспортного травматизма, в том числе среди несовершеннолетних. Однако достижение заявленных ориентиров невозможно без действенного механизма практической реализации стратегических установок, в котором органы внутренних дел занимают центральное место.

---

<sup>1</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) // Официальный текст Конституции РФ, включающий новые субъекты Российской Федерации – Донецкую Народную Республику, Луганскую Народную Республику, Запорожскую область и Херсонскую область, опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.

<sup>2</sup> Елагин А. Г. Стратегии обеспечения безопасности дорожного движения // Академическая мысль. – 2018. – № 3(4). – С. 77.

Актуальность обращения к роли полиции определяется тем, что дорожно-транспортный травматизм продолжает сохранять характер одной из наиболее острых социальных проблем, оказывая влияние на демографические процессы, экономику и уровень общественной безопасности. Несмотря на определённую положительную динамику отдельных показателей, тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий по-прежнему остаётся значительной. В этих условиях именно органы внутренних дел обеспечивают повседневное воплощение государственной политики в сфере безопасности дорожного движения, реализуя функции профилактики, контроля и надзора, пресечения правонарушений, а также участвуя в формировании правовой культуры участников дорожного движения.

Дополнительную значимость исследованию придают трансформации транспортной среды, связанные с внедрением интеллектуальных транспортных систем, распространением средств индивидуальной мобильности, цифровизацией контрольно-надзорной деятельности и изменением моделей поведения участников дорожного движения. Указанные процессы требуют переосмысления традиционных подходов к деятельности полиции, оценки их соответствия целям и задачам Стратегии безопасности дорожного движения и конституционным требованиям защиты прав и законных интересов граждан. Анализ роли органов внутренних дел в этих условиях позволяет выявить проблемные аспекты правового и организационного характера и определить направления повышения эффективности государственной деятельности по обеспечению безопасности на дорогах.

Целью данной работы является исследование участия органов внутренних дел (полиции) в реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации посредством анализа действующего нормативного регулирования и сложившейся практики его применения, а также выработка обоснованных выводов о возможностях совершенствования деятельности полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в условиях изменений транспортной среды и общественных процессов.

### Задачи работы:

- проследить эволюцию государственной политики Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- проанализировать содержание, структуру и целевые ориентиры Стратегии повышения безопасности дорожного движения на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года;
- раскрыть систему субъектов, участвующих в реализации Стратегии безопасности дорожного движения, и определить роль и функциональное назначение органов внутренних дел в механизме её практического воплощения;
- исследовать нормативные правовые акты, регулирующие деятельность полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- охарактеризовать организационные основы и основные направления деятельности Госавтоинспекции МВД России как специализированного подразделения, обеспечивающего реализацию задач Стратегии;
- определить приоритетные направления деятельности органов внутренних дел, направленные на достижение целевых показателей Стратегии в период до 2030–2036 годов;
- проанализировать меры, принимаемые органами внутренних дел по повышению эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- рассмотреть особенности реализации мер по повышению безопасности участников дорожного движения;
- исследовать меры по повышению безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта;
- проанализировать меры по повышению безопасности дорожной инфраструктуры;
- изучить меры по повышению эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

Объектом исследования явилась система общественно-правовых отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Предметом исследования выступают нормы права, регулирующие безопасность дорожного движения и деятельность органов внутренних дел в целях ее обеспечения, судебная практика по нарушениям правил дорожного движения, научные издания и статистические данные.

Круг основных рассматриваемых вопросов: рассмотрены концептуальные основы Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, правовые и организационные основы деятельности органов внутренних дел по ее реализации, воплощение органами внутренних дел приоритетных направлений Стратегии.

Методологическую основу данной работы составили такие общенаучные методы, как анализ, синтез, системный и функциональный подходы и частно-научные методы, такие, как формально-юридический, сравнительно-правовой, структурно-функциональный, а также метод правового регулирования.

Теоретическую основу исследования составили труды по административному праву и теории государственного управления, в которых рассматриваются вопросы деятельности органов внутренних дел и обеспечения безопасности дорожного движения. В работе использованы научные подходы, представленные в учебниках и учебных пособиях под редакцией М.В. Костенникова и А.В. Куракина, в трудах Ю.И. Мигачёва, Л.Л. Попова, С.В. Тихомирова, В.В. Гордиенко, а также в диссертационном исследовании М.В. Мукабенова. Указанные источники позволили раскрыть содержание административной ответственности в сфере дорожного движения, определить правовой статус участников соответствующих правоотношений и проанализировать организационные основы деятельности полиции. Наряду с этим в исследовании использованы научные статьи и материалы научно-практических конференций, посвящённые проблемам стратегического планирования и правоприменительной деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В работе учтены публикации В.В. Афолина, Д.С. Баклановой, А.А. Беженцева, Е.Ю. Вайсергисера, А.С. Воронкова, Н.А.

Горшковой, А.Г. Елагина, С.А. Жбановой, О.А. Калачёвой, А.И. Кокориной, Д.И. Лапиной, А.А. Прокофьевой, Д.Р. Стаматовой, М.П. Тишакова, А.П. Цараковой, в которых анализируются эволюция государственной политики в сфере безопасности дорожного движения, вопросы управления и профилактики дорожно-транспортных правонарушений, а также практика деятельности подразделений Госавтоинспекции.

Используемые в работе научные подходы указанных авторов и других позволяют раскрыть особенности формирования государственной политики и специфику участия правоохранительных органов в обеспечении публичной безопасности.

Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года<sup>1</sup> относится к числу недавно принятых документов стратегического планирования, что предопределяет ограниченную степень её доктринального осмысления. К моменту подготовки дипломной работы в научной литературе ещё не сформировался устойчивый массив исследований, посвящённых анализу положений данной Стратегии, её концептуальных особенностей и возможных направлений практической реализации. В связи с этим при проведении исследования основное внимание было сосредоточено на использовании общетеоретических положений административного права и теории государственного управления, а также на самостоятельном анализе нормативного содержания Стратегии и официальных материалов органов государственной власти.

Эмпирическая основа исследования включает материалы правоприменительной практики органов внутренних дел, статистические сведения о дорожно-транспортной аварийности и травматизме, официальные отчёты МВД России и Госавтоинспекции, а также данные о реализации

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877.

мероприятий в сфере безопасности дорожного движения. Привлечение указанных материалов позволило сопоставить положения стратегических и нормативных документов с фактическими результатами их реализации.

Информационную основу работы составляют официальные акты и документы органов государственной власти, материалы правительственных и ведомственных докладов, данные федеральной и региональной статистики, публикации в научных и аналитических изданиях, а также информация, размещённая на официальных ресурсах органов публичной власти. Использование данных источников обеспечило достаточную обоснованность и объективность выводов.

Практическая основа исследования связана с анализом деятельности органов внутренних дел по реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения и обобщением практики применения административного законодательства в сфере дорожного движения. Сформулированные в работе выводы и предложения могут быть использованы как в образовательном процессе при изучении дисциплин административно-правового профиля, так и в практической деятельности подразделений органов внутренних дел при планировании и реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

# ГЛАВА 1. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## §1. Развитие государственной политики в сфере безопасности дорожного движения в России

Государственная политика Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения формировалась как самостоятельное направление публичного управления, ориентированное на снижение рисков для жизни и здоровья граждан и на упорядочение общественных отношений, возникающих в процессе дорожного движения. Безопасность на автомобильных дорогах рассматривается государством не изолированно, а во взаимосвязи с социально-экономическим развитием, состоянием транспортной инфраструктуры и уровнем правовой дисциплины участников движения. Масштабы дорожно-транспортного травматизма и материального ущерба, причиняемого аварийностью, обусловили необходимость системного и долговременного регулирования данной сферы<sup>1</sup>.

Реализация государственной политики в области безопасности дорожного движения изначально выстраивалась как совокупность взаимодополняющих мер. К их числу относятся правовое закрепление обязательных требований, развитие и модернизация улично-дорожной сети, внедрение организационных и технических средств регулирования движения, а также формирование устойчивых моделей правомерного поведения водителей и пешеходов. Существенное место в этом механизме занимает контроль за соблюдением правил дорожного движения и реагирование на правонарушения.

---

<sup>1</sup> Тишаков М. П. Правовые основы государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: история и современность // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2023. – № 3(154). – С. 52.

Становление правового регулирования дорожного движения в России неразрывно связано с развитием автомобильного транспорта и постепенным осознанием необходимости государственного вмешательства в сферу обеспечения безопасности на дорогах. Появление автомобилей в конце XIX – начале XX века изначально воспринималось как исключительное явление, что обуславливало фрагментарный и во многом ситуативный характер правового воздействия. Первые нормы, направленные на упорядочение движения, были ориентированы прежде всего на поддержание общественного порядка и предотвращение очевидных угроз<sup>1</sup>.

Начало системного регулирования дорожного движения в отечественной правовой системе относится к первым десятилетиям советского периода. Принятый в 1920 году декрет, устанавливающий правила автодвижения в Москве и прилегающих территориях<sup>2</sup>, стал реакцией на концентрацию автотранспорта в крупных городах. Вместе с тем ограниченность территориального действия подобных актов предопределила отсутствие единого подхода к регулированию дорожных отношений на общегосударственном уровне. В течение длительного времени правила движения утверждались преимущественно органами местной власти, что препятствовало формированию устойчивой и унифицированной нормативной системы<sup>3</sup>.

Уголовное законодательство первых десятилетий XX века также не содержало специальных составов, направленных на охрану безопасности дорожного движения. Нарушения, повлекшие причинение вреда жизни или здоровью, квалифицировались по общим нормам о преступлениях против личности. Подобная практика отражала недостаточную дифференциацию

---

<sup>1</sup> Царакова А. П. Развитие российского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2008. – № 8(108). – С. 112.

<sup>2</sup> Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила): Декрет Совета Народных Комиссаров от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. – 13 июня 1920 года. – № 127 (утратил силу).

<sup>3</sup> Горшкова Н. А., Абрашкин С. В. История развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения // Проблемы научной мысли. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 31.

ответственности за деяния, связанные с эксплуатацией транспортных средств, и не учитывала специфику дорожных происшествий<sup>1</sup>.

Ситуация начала меняться в 1930-е годы, когда рост автомобильного парка и интенсивности движения привёл к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. В этот период был сформирован специализированный орган надзора – Государственная автомобильная инспекция<sup>2</sup>, на которую были возложены функции контроля за техническим состоянием транспортных средств, эксплуатацией автопарка и состоянием дорог. Постепенное расширение её полномочий привело к концентрации у данного органа основных функций по профилактике аварийности и организации мер реагирования. Одновременно выявились ограничения первоначальной модели, связанные с отсутствием у инспекции достаточных юрисдикционных возможностей, что обусловило её включение в систему органов внутренних дел.

Дальнейшее развитие административно-правового регулирования происходило по мере усложнения дорожных отношений. Отсутствие специальных норм ответственности за нарушения правил движения долгое время восполнялось судебной практикой, которая применяла нормы о преступлениях против личности либо положения о небрежном исполнении служебных обязанностей. Такая ситуация не обеспечивала должного воздействия на нарушителей и требовала нормативного уточнения. Реакцией на данные проблемы стали разъяснения высших судебных инстанций и последующее формирование самостоятельных составов правонарушений в сфере дорожного движения<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Царакова А. П. Развитие российского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2008. – № 8(108). – С. 113.

<sup>2</sup> Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР: Постановление НКВД СССР от 3 июля 1936 г. // СЗ СССР. – 1936. – № 36. – Ст. 3186.

<sup>3</sup> Царакова А. П. Развитие российского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2008. – № 8(108). – С. 114.

Принятие единых правил дорожного движения в конце 1960-х годов<sup>1</sup> и установление унифицированной административной ответственности в начале 1980-х годов обозначили переход к более целостному регулированию. Кодификация норм об административных правонарушениях позволила систематизировать меры воздействия и создать правовые механизмы их применения. В последующем развитие законодательства сопровождалось усложнением структуры норм, разграничением материальных и процессуальных положений, а также расширением судебной компетенции по рассмотрению дел данной категории.

На современном этапе административная ответственность занимает центральное место в системе мер реагирования на нарушения правил дорожного движения. Именно она используется государством как основной инструмент воздействия на участников дорожных отношений, не соблюдающих установленные требования. Эволюция правового регулирования в данной сфере свидетельствует о поступательном усилении роли административно-правовых средств по мере распространения автотранспорта и роста общественной потребности в обеспечении безопасности на дорогах<sup>2</sup>.

Анализ эволюции государственной политики в рассматриваемой сфере, начиная с конца XX века, позволяет выделить несколько этапов её становления и последующего реформирования. Отправной точкой институционализации управления безопасностью дорожного движения стало присоединение к международным соглашениям, в том числе Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года<sup>3</sup>, положения которого оказали влияние и на национальное регулирование. Непосредственно в российской правоприменительной практике формирование нормативной базы

---

<sup>1</sup> Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР: Приказ МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25. – Минск: Звезда, 1961.

<sup>2</sup> Горшкова Н. А., Абрашкин С. В. История развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения // Проблемы научной мысли. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 32.

<sup>3</sup> Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // Документ опубликован не был. – СПС «КонсультантПлюс».

началось в 1990-е годы, когда были приняты первые акты, ориентированные на условия постсоветского развития.

Период после распада СССР характеризовался резким ухудшением состояния транспортной инфраструктуры, ростом интенсивности движения и увеличением числа дорожно-транспортных происшествий. Экономические и социальные преобразования сопровождались ослаблением управленческих механизмов и дефицитом ресурсов. Осознание масштабов проблемы привело к тому, что уже к концу 1990-х годов государство приступило к последовательному обновлению нормативного регулирования и выработке более целостного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, что впоследствии стало основой для разработки стратегических документов в данной сфере<sup>1</sup>.

В развитии государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения прослеживается поэтапный характер, отражающий социально-экономические изменения и трансформацию механизмов публичного управления. Каждый из этапов реформирования был обусловлен конкретными условиями своего времени и сопровождался формированием соответствующей нормативной базы<sup>2</sup>.

Первый этап относится к 1990-м годам и совпадает с периодом системного кризиса, затронувшего большинство сфер государственного управления. В условиях резкого снижения финансирования и ослабления институциональных связей органы и учреждения, осуществлявшие функции в области безопасности дорожного движения, были ограничены в возможностях реагирования на рост аварийности. Вместе с тем именно в этот период началось формирование самостоятельного правового массива, направленного на упорядочение дорожных отношений. Принятие в 1993 году постановления Правительства

---

<sup>1</sup> Тишаков М. П. Правовые основы государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: история и современность // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2023. – № 3(154). – С. 53.

<sup>2</sup> Горшкова Н. А., Абрашкин С. В. История развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения // Проблемы научной мысли. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 33.

Российской Федерации, утвердившего Правила дорожного движения<sup>1</sup>, стало важным шагом к созданию единых обязательных требований для всех участников движения. Частота последующих изменений данного акта была обусловлена необходимостью его адаптации к динамично меняющимся условиям эксплуатации транспортных средств и развитию дорожной инфраструктуры.

Продолжением указанного процесса стало принятие в 1995 году Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>2</sup>, который закрепил основы государственного регулирования в данной сфере, определил круг субъектов и распределение их полномочий. Тем самым в 1990-е годы были заложены правовые и организационные предпосылки для дальнейшего развития системы обеспечения безопасности на дорогах, ориентированной на долгосрочное регулирование.

Следующий этап связан с 2000-ми годами и характеризуется расширением и детализацией нормативного регулирования. В этот период были приняты акты, направленные как на комплексное, так и на специализированное воздействие на сферу дорожного движения. Введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств<sup>3</sup> обеспечило дополнительную защиту имущественных интересов участников дорожных происшествий. Утверждение Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта<sup>4</sup> способствовало упорядочению перевозочной деятельности, а нормативное закрепление правил ремонта и

---

<sup>1</sup> О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 07.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

<sup>3</sup> Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.

<sup>4</sup> Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 07.06.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.

содержания автомобильных дорог федерального значения<sup>1</sup> позволило унифицировать требования к состоянию дорожной сети.

Особое место в системе документов данного периода заняло утверждение Транспортной стратегии Российской Федерации, на период до 2030 года<sup>2</sup>. Этот документ задал долгосрочные ориентиры развития транспортной отрасли, включая вопросы безопасности дорожного движения, и стал основой для планирования мероприятий и оценки их реализации. Последующее обновление стратегических подходов, в том числе в 2014, 2018 и 2021 годах, свидетельствует о поступательном переходе от разрозненных мер к более выстроенной и последовательной модели государственного регулирования в рассматриваемой сфере.

Период 2010-х годов характеризуется дальнейшим развитием нормативного регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и переходом к более специализированному правовому воздействию на отдельные элементы транспортной системы. В этот временной отрезок были приняты нормативные правовые акты, направленные на совершенствование технического состояния транспортных средств, упорядочение отдельных видов перевозок и формирование целостного стратегического подхода к снижению аварийности<sup>3</sup>.

Значительное внимание в указанный период было уделено вопросам технического осмотра транспортных средств. Принятие Федерального закона № 170-ФЗ<sup>4</sup>, а также подзаконных актов, регламентирующих порядок его проведения, свидетельствует о стремлении государства выстроить более

---

<sup>1</sup> Об утверждении Правил ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения: Постановление Правительства РФ от 26 октября 2020 г. № 1737 // *Собрание законодательства РФ*. – 2020. – № 44. – Ст. 6994.

<sup>2</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ на период до 2030 г. от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 11.06.2014) // *Собрание законодательства РФ*. – 2008. – № 50. – Ст. 5977 (утратило силу).

<sup>3</sup> Горшкова Н. А., Абрашкин С. В. История развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения // *Проблемы научной мысли*. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 33.

<sup>4</sup> О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // *Собрание законодательства РФ*. – 2011. – № 27. – Ст. 3881.

формализованную и прозрачную систему контроля за техническим состоянием автомобилей. Регулярная проверка исправности транспортных средств рассматривалась как необходимая мера предупреждения дорожно-транспортных происшествий, связанных с отказом узлов и агрегатов, и как инструмент своевременного выявления потенциально опасных неисправностей.

Наряду с этим в 2010-е годы было нормативно закреплено специальное регулирование организованных перевозок групп детей автобусами. Утверждение соответствующих правил обусловлено повышенными требованиями к безопасности данной категории пассажиров и наличием специфических условий осуществления таких перевозок, требующих отдельного правового оформления.

Завершающим элементом реформирования в рассматриваемый период стало утверждение в 2018 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы<sup>1</sup>. Принятие данного документа ознаменовало переход к системному планированию в сфере безопасности дорожного движения и сопровождалось пересмотром и отменой ранее действовавших актов, утративших практическую применимость. Это позволило обновить правовую базу с учётом накопленного опыта и изменившихся условий функционирования транспортной системы.

Период 2020-х годов характеризуется переходом государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения к более комплексной и технологически ориентированной модели регулирования. В условиях роста интенсивности транспортных потоков и усложнения дорожной инфраструктуры акцент был смещён в сторону внедрения цифровых решений, расширения программ развития улично-дорожной сети и обновления стратегических ориентиров транспортной политики<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 5. – Ст. 774 (утратило силу).

<sup>2</sup> Горшкова Н. А., Абрашкин С. В. История развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения // Проблемы научной мысли. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 34.

Одним из направлений правового развития в данный период стало нормативное закрепление порядка использования специальных технических средств, предназначенных для фиксации нарушений правил дорожного движения. Принятие постановления Правительства Российской Федерации, регламентирующего размещение стационарных, передвижных и мобильных средств автоматической фиксации<sup>1</sup>, позволило унифицировать требования к их установке и эксплуатации. Использование таких технологий существенно расширило возможности выявления правонарушений, обеспечив неотвратимость административного реагирования в условиях, когда традиционные формы дорожного надзора не позволяют охватить весь массив транспортных потоков.

Параллельно с этим в 2020-е годы была обновлена система стратегического планирования в транспортной сфере. Утверждение Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года<sup>2</sup> отразило необходимость адаптации государственной политики к изменяющимся социально-экономическим условиям, развитию интеллектуальных транспортных систем и повышенным требованиям к безопасности дорожного движения. Документ определил долгосрочные ориентиры развития транспортной отрасли, увязав задачи обеспечения безопасности с модернизацией инфраструктуры, экологическими требованиями и цифровизацией управленческих процессов.

В совокупности принятые в рассматриваемый период нормативные решения свидетельствуют о поступательном переходе от преимущественно

---

<sup>1</sup> О размещении стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации: Постановление Правительства РФ от 1 июня 2024 г. № 754 (ред. от 12.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 24. – Ст. 3303.

<sup>2</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 50 (часть IV). – Ст. 8613.

административных мер к более технологически насыщенной и системно выстроенной модели обеспечения безопасности на автомобильных дорогах<sup>1</sup>.

По итогам реализации Стратегии 2018–2024 годов к началу 2025 года была создана институциональная и организационная база для перехода к новой Стратегии до 2030 года. Достигнуты целевые показатели транспортного риска, обеспечена высокая степень межведомственной координации и внедрены аналитические механизмы мониторинга аварийности. Обновление федерального проекта и его включение в национальный проект «Инфраструктура для жизни» свидетельствуют о преемственности политики и готовности системы к дальнейшему развитию<sup>2</sup>.

Итак, государственная политика в сфере безопасности дорожного движения развивалась поэтапно, отражая изменения транспортной системы и управленческих подходов. Постепенный переход от фрагментарного регулирования к комплексной модели сопровождался расширением административно-правовых механизмов, усилением роли специализированных органов и внедрением стратегического планирования. Современное регулирование ориентировано на сочетание правовых, организационных и технологических мер, направленных на снижение аварийности и повышение уровня защищённости участников дорожного движения.

---

<sup>1</sup> Лапшина Д. И. и др. Анализ транспортных стратегий, направленных на повышение БДД // Актуальные вопросы организации автомобильных перевозок, безопасности движения и эксплуатации транспортных средств : Сборник научных трудов по материалам XVIII Международной научно-технической конференции, Саратов, 14 апреля 2023 года. – Саратов: Саратовский государственный технический университет им. Гагарина Ю.А., 2023. – С. 100.

<sup>2</sup> МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/strategiya-bdd-2018-2024/doklad-o-realizatsii-v-2024-godu> (дата обращения: 10.12.2025).

## **§2. Содержание и структура Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года**

Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения федерального и регионального уровня являются основным правовым средством защиты интересов личности, общества и государства<sup>1</sup>.

Содержание и структура Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года (далее – Стратегия)<sup>2</sup> выстроены в соответствии с требованиями стратегического планирования и отражают системный подход государства к регулированию общественных отношений в сфере дорожного движения. В соответствии с пунктом 1 Стратегии данный документ определён как документ стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, устанавливающий цель, принципы, задачи и основные направления государственной политики в области безопасности дорожного движения на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

В разделе I «Общие положения» закреплены правовые и методологические основы Стратегии. Так, пунктом 2 определено, что её правовую основу образуют Конституция Российской Федерации, нормы международного права, федеральные законы и подзаконные нормативные правовые акты Президента и Правительства Российской Федерации. Пункты 3–5 увязывают Стратегию с системой документов стратегического планирования, включая Стратегию национальной безопасности и национальные цели развития Российской Федерации, а также закрепляют её роль как основы для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного

---

<sup>1</sup> Кардашова И.Б. Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 3. – С. 8.

<sup>2</sup> Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877.

движения. Пункт 6 устанавливает обязательность положений Стратегии для органов государственной власти и органов местного самоуправления, что подчёркивает её нормативно-ориентирующий характер.

Существенным элементом структуры Стратегии является понятийный аппарат, закреплённый в пунктах 8–12. В данных положениях даны определения таких категорий, как «дорожный риск», «социальный риск», «уязвимые участники дорожного движения», «проактивный подход», «рискоориентированный подход» и других, что обеспечивает единообразие правоприменения и согласованность деятельности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Раздел II Стратегии посвящён оценке современного состояния безопасности дорожного движения. В пунктах 13–16 приводится анализ результатов реализации предыдущей Стратегии на 2018–2024 годы, фиксируется снижение основных показателей аварийности и смертности, а также указывается на сохраняющийся высокий социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий. Далее в пунктах 17–26 раскрываются проблемы управления в области безопасности дорожного движения, включая вопросы координации субъектов, финансирования, цифровизации и кадрового обеспечения, а также роль Госавтоинспекции МВД России в системе государственного контроля и надзора.

Особое внимание уделено анализу поведения участников дорожного движения (пункты 27–43), где подробно раскрываются факторы аварийности, связанные с нарушением скоростного режима, выездом на полосу встречного движения, управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, а также риски, характерные для отдельных социальных и возрастных групп. Аналогичным образом в пунктах 44–56 рассматриваются проблемы, связанные с техническим состоянием транспортных средств и оказанием транспортных услуг, а в пунктах 57–71 – состояние дорожной инфраструктуры и её влияние на уровень безопасности.

Раздел III Стратегии систематизирует вызовы, риски и угрозы безопасности дорожного движения. В пунктах 79–86 они сгруппированы по направлениям: управление, участники дорожного движения, транспортные средства и услуги, дорожная инфраструктура, реагирование на дорожно-транспортные происшествия. Такой подход позволяет перейти от описания проблем к формированию адресных мер государственного воздействия.

Целевой и программный блок Стратегии раскрыт в разделе IV. В пункте 87 закреплена цель государственной политики – повышение безопасности дорожного движения и снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Пункт 88 формулирует принципы реализации политики, среди которых приоритет ответственности государства, приоритет жизни и здоровья граждан, программно-целевой и проактивный подходы, а также ориентация на достижение нулевой смертности. В пункте 89 определён перечень задач, охватывающих управление, безопасность участников дорожного движения, транспортных средств, инфраструктуры и реагирование на ДТП.

Дальнейшая структура раздела IV построена по функциональному принципу. Так, пункты 90–94 детализируют основные направления реализации государственной политики по каждому из указанных блоков. В частности, в пунктах 90 и 91 раскрываются меры по совершенствованию управления и профилактике правонарушений, включая развитие системы фотовидеофиксации, цифровизацию надзорной деятельности и индивидуальную профилактическую работу с лицами, склонными к грубым и систематическим нарушениям. Пункты 92 и 93 посвящены повышению безопасности транспортных средств и дорожной инфраструктуры, включая обновление технических требований, развитие общественного транспорта и внедрение интеллектуальных транспортных систем. Пункт 94 определяет направления повышения эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия, в том числе за счёт межведомственного взаимодействия и развития экстренной медицинской помощи.

Раздел V Стратегии закрепляет механизмы мониторинга и контроля её реализации. В пункте 95 установлено, что оценка состояния безопасности дорожного движения и контроль выполнения Стратегии осуществляются ежегодно Министерством внутренних дел Российской Федерации на основе статистических данных и межведомственного информационного обмена, что обеспечивает непрерывность управленческого цикла и возможность корректировки принимаемых мер.

Таким образом, содержание и структура Стратегии представляют собой логически выстроенную систему взаимосвязанных положений – от анализа текущего состояния и выявления рисков до формулирования целей, задач и конкретных направлений государственной политики. Указание в документе конкретных принципов, задач и механизмов реализации позволяет рассматривать Стратегию не как декларативный акт, а как действенный инструмент долгосрочного государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

### **§3. Система субъектов реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и место в ней органов внутренних дел**

Реализация Стратегии осуществляется через систему обеспечения безопасности дорожного движения, которая в самом документе рассматривается как устойчивая совокупность взаимодействующих субъектов, наделённых соответствующими полномочиями и объединённых едиными целями и механизмами координации. Деятельность данной системы ориентирована на предупреждение причин дорожно-транспортных происшествий и снижение

тяжести их последствий, при обязательном учёте интересов общества, бизнеса и иных заинтересованных лиц (подп. 15 п. 8 Стратегии)<sup>1</sup>.

В состав субъектов системы включены федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, иные государственные органы и органы местного самоуправления, создаваемые при них коллегиальные структуры, а также организации, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением безопасности дорожного движения либо осуществляется в данной сфере на основании предоставленных полномочий (п. 18 Стратегии).

Такая конструкция обеспечивает согласованность действий при достижении целевых ориентиров Стратегии, в том числе по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с уровнем 2023 года (п. 96 Стратегии). Обязательность положений Стратегии для органов государственной власти и местного самоуправления, а также требование учитывать её положения при разработке иных документов стратегического планирования подчёркивают интегрированный характер системы субъектов реализации (п. 6 Стратегии).

Формирование и функционирование системы субъектов реализации Стратегии основывается на ряде принципов, закреплённых в документе. К ним отнесены приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения, опора на современные технические решения, программно-целевой и проактивный подходы, а также ориентация на долгосрочную цель минимизации смертности на дорогах (п. 88 Стратегии).

Федеральные органы государственной власти обеспечивают формирование и реализацию единой государственной политики, включая нормативно-правовое регулирование, стратегическое планирование и мониторинг (п. 90 подп. 1 Стратегии). В рамках своих полномочий они

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877.

определяют общие стандарты и механизмы контроля, включая развитие системы автоматической фиксации нарушений и анализ причин дорожно-транспортных происшествий (п. 90 подп. 13, 22 Стратегии). Органы государственной власти субъектов Российской Федерации адаптируют данные меры с учётом региональной специфики, формируют и обеспечивают деятельность комиссий по безопасности дорожного движения, а также участвуют в финансировании мероприятий за счёт средств региональных дорожных фондов (п. 20 Стратегии). Органы местного самоуправления сосредоточены на вопросах безопасности улично-дорожной сети в границах муниципальных образований, включая организацию дорожного движения и профилактическую работу с населением (п. 21 Стратегии). Коллегиальные органы, в том числе Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, а также региональные и муниципальные комиссии, обеспечивают межведомственное взаимодействие, согласование позиций и обмен практиками (п. 113 Стратегии). Существенную роль играют и организации образовательного, научного, общественного и коммерческого профиля, участвующие в разработке и внедрении инновационных решений, формировании культуры безопасного поведения и реализации профилактических программ (п. 91 подп. 32; п. 92 подп. 3 Стратегии).

Центральное место в системе субъектов реализации Стратегии отведено органам внутренних дел. Министерство внутренних дел Российской Федерации наделено функцией координации всей деятельности по реализации Стратегии, что предполагает организацию согласованных действий всех уровней публичной власти и иных участников системы (п. 117 Стратегии). Такая роль охватывает не только управленческое сопровождение реализации стратегических положений, но и постоянное взаимодействие с комиссиями по безопасности дорожного движения, образовательными, научными, общественными и коммерческими структурами (п. 113 Стратегии). Кроме того, на МВД России возложена обязанность ежегодной оценки состояния безопасности дорожного движения и мониторинга реализации Стратегии на основе официальной статистики и

информации, поступающей от органов исполнительной власти (п. 95 Стратегии). Указанный мониторинг включает сопоставление целевых и фактических показателей, анализ динамики индикаторов, оценку эффективности реализуемых мер, а также выявление вызовов, рисков и угроз в рассматриваемой сфере (п. 95 подп. 1–5 Стратегии).

Подведомственная МВД России Государственная инспекция безопасности дорожного движения (Госавтоинспекция) в рамках реализации Стратегии получает дополнительное организационное и материально-техническое обеспечение, включая оснащение современными техническими и транспортными средствами, что позволяет повысить качество контрольно-надзорной деятельности в условиях кадровых ограничений за счёт цифровизации процессов (п. 26 Стратегии). Это усиливает потенциал органов внутренних дел при достижении таких ориентиров, как снижение социального риска (п. 17 Стратегии) и транспортного риска (п. 19 Стратегии).

В рамках первой задачи Стратегии, связанной с повышением эффективности управления, органы внутренних дел играют ведущую роль в развитии и совершенствовании форм государственного надзора за соблюдением требований безопасности дорожного движения (п. 90 подп. 21 Стратегии). Их деятельность включает развитие систем автоматической фотовидеофиксации нарушений (п. 90 подп. 22 Стратегии), проведение комплексного анализа причин каждого дорожно-транспортного происшествия с погибшими или ранеными (п. 90 подп. 13 Стратегии), а также использование прогнозных моделей и аналитических инструментов, в том числе основанных на технологиях искусственного интеллекта (п. 90 подп. 12 Стратегии). Важным элементом данного направления является обеспечение принципа неотвратимости ответственности за грубые и систематические нарушения правил дорожного движения (п. 90 подп. 19 Стратегии), а также развитие межведомственной координации и цифрового обмена данными (п. 90 подп. 2 Стратегии). Одновременно реализуются меры по повышению профессиональной подготовки и статуса сотрудников Госавтоинспекции (п. 90 подп. 29 Стратегии).

В рамках второй задачи, направленной на повышение безопасности участников дорожного движения, органы внутренних дел участвуют в формировании и реализации единой концепции профилактики дорожно-транспортных происшествий (п. 91 подп. 1 Стратегии). Существенное место занимает индивидуальная профилактическая работа с лицами, допускающими грубые нарушения, включая управление транспортными средствами в состоянии опьянения (п. 91 подп. 10 Стратегии), а также меры по снижению факторов отвлечения внимания водителей и пешеходов (п. 91 подп. 12 Стратегии). Значительный объём деятельности связан с профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма, развитием детских и молодёжных объединений и повышением ответственности родителей (п. 91 подп. 25–27 Стратегии), а также реагированием на публичные материалы, демонстрирующие пренебрежение требованиями безопасности (п. 91 подп. 9 Стратегии).

Реализация Стратегии предусмотрена в два этапа – 2025–2030 годы и 2031–2036 годы (п. 106 Стратегии), с использованием инструментов правового, программного и проектного характера, включая государственные программы и национальные проекты (п. 107 Стратегии). Органы внутренних дел обеспечивают постоянный контроль за ходом реализации и корректировку мер на основе результатов мониторинга (п. 105, 119 Стратегии). В итоге место органов внутренних дел в системе субъектов реализации Стратегии определяется их координирующими, надзорными и профилактическими функциями, направленными на достижение национальных целей по сохранению населения и формированию безопасной среды жизнедеятельности (п. 4 Стратегии) с учётом современных вызовов автомобилизации и социально-экономических изменений (п. 16 Стратегии).

Таким образом, система субъектов реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения представляет собой иерархически и функционально выстроенную совокупность участников, в которой органы внутренних дел занимают центральное положение. Их деятельность охватывает контроль, надзор, юрисдикцию, профилактику, аналитику и цифровое

сопровождение процессов обеспечения безопасности дорожного движения. Закрепление данной роли в конкретных пунктах Стратегии свидетельствует о том, что без активного и системного участия органов внутренних дел достижение поставленных стратегических целей – в том числе снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий – объективно невозможно.

## **ГЛАВА 2. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **§1. Правовое регулирование деятельности органов внутренних дел в сфере безопасности дорожного движения**

В структуре МВД России специализированным подразделением, на которое возложено непосредственное обеспечение безопасности дорожного движения, выступает Госавтоинспекция. Её деятельность связана не с одной изолированной функцией, а с совокупностью направлений – от профилактики и надзора до применения мер административного воздействия. Практический результат этой работы выражается в состоянии дисциплины на дорогах, устойчивости правопорядка на территории обслуживания и в целом в уровне защищённости граждан при участии в дорожном движении<sup>1</sup>.

Организационно-правовое положение Госавтоинспекции определяется не ведомственной целесообразностью, а нормативным закреплением статуса, компетенции и полномочий. Именно правовая определённость выступает условием надлежащего исполнения задач, поскольку любые управленческие решения и процедуры контроля должны опираться на установленный законом порядок, быть проверяемыми и воспроизводимыми в правоприменении. Поэтому внимание к регламентации статуса, распределению полномочий и формам реализации обязанностей имеет прямое прикладное значение: без ясных правовых рамок неизбежно возникают риски произвольного вмешательства, неоднородности практики и снижения эффективности надзорной деятельности.

---

<sup>1</sup> Воронков А. С. Роль и место деятельности сотрудников Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения // Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях: проблемные вопросы и пути их решения : Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Старотеряево, 14 марта 2025 года. – Старотеряево: Московский университет МВД РФ им. В.Я. Кикотя, 2025. – С. 45.

Правовая основа деятельности Госавтоинспекции формируется многоуровневой системой источников. К ней относятся Конституция Российской Федерации, федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, законодательство субъектов Российской Федерации, нормативные акты федеральных органов исполнительной власти, особое значение из которых имеют правовые акты МВД России. Такое построение обеспечивает одновременно общие конституционные гарантии, отраслевое регулирование и детальную регламентацию процедур, необходимых для повседневной работы подразделения.

Конституция Российской Федерации<sup>1</sup> задаёт исходные требования, которым должны соответствовать любые решения и действия государственных органов. Её положения фиксируют ориентацию публичной власти на охрану прав и свобод человека и гражданина и возлагают на государство обязанность по их признанию, соблюдению и защите. В сфере дорожного движения эти конституционные установки получают практическое выражение через обязанность государства обеспечивать безопасные условия участия граждан в дорожном движении и защищать их законные интересы при взаимодействии с транспортной системой. Следовательно, деятельность Госавтоинспекции соотносится с конституционными требованиями не декларативно, а через реальные механизмы регулирования, контроля и надзора, позволяющие предотвращать угрозы жизни и здоровью, снижать травматизм и обеспечивать правопорядок.

При этом сама конституционная ориентация на защиту прав и свобод не может быть реализована без функционирующего государственного механизма надзора и правоприменения. Если контроль за соблюдением обязательных

---

<sup>1</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный текст Конституции РФ, включающий новые субъекты Российской Федерации – Донецкую Народную Республику, Луганскую Народную Республику, Запорожскую область и Херсонскую область, опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.

правил и требований носит формальный характер либо осуществляется непоследовательно, гарантии безопасности дорожного движения становятся уязвимыми. Отсюда следует, что правовое регулирование деятельности Госавтоинспекции необходимо рассматривать как средство обеспечения конституционных обязанностей государства в части охраны жизни и здоровья граждан и поддержания публичной безопасности.

Следующим уровнем нормативной базы выступают федеральные законы, которые определяют правовой статус полиции и отраслевые основы обеспечения безопасности дорожного движения. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»<sup>1</sup> закрепляет правовое положение сотрудников полиции, включая сотрудников Госавтоинспекции, устанавливает общие принципы деятельности, права и обязанности, а также требования к законности применения мер государственного принуждения. Наряду с общими обязанностями полиции данный закон предусматривает круг задач, фактически реализуемых в дорожной сфере: охрана общественного порядка, предупреждение и пресечение правонарушений, защита жизни и здоровья граждан, обеспечение безопасности личности и общества. В рамках этих положений деятельность Госавтоинспекции приобретает нормативно определённую форму: надзорные полномочия, применение мер административного воздействия, организация профилактических мероприятий и участие в обеспечении безопасности при массовых мероприятиях и в условиях осложнения дорожной обстановки.

Отраслевую основу правового положения Госавтоинспекции формирует Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Он закрепляет цели и направления государственного регулирования в данной сфере и задаёт общий каркас правовых требований, с которыми соотносится деятельность уполномоченных органов. В статье 1 данного закона сформулированы задачи правового регулирования, включающие охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также

---

<sup>1</sup> О полиции: Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 15.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.

интересов общества и государства посредством предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий. Тем самым закон определяет, что безопасность дорожного движения рассматривается как охраняемое государством состояние, достижение которого обеспечивается посредством комплекса мер – организационных, правовых и технических. Закон не ограничивается закреплением общих целей. Он содержит понятийный аппарат, используемый в правоприменении, устанавливает права и обязанности участников дорожного движения, определяет базовые требования к обеспечению безопасности дорожного движения и направления деятельности по реализации комплекса соответствующих мер. В совокупности эти положения задают нормативную рамку для деятельности Госавтоинспекции: от контроля соблюдения установленных требований до участия в разработке и реализации мероприятий, направленных на предупреждение аварийности.

Наряду с актами, определяющими организационно-правовое положение Госавтоинспекции, особого внимания требуют нормативные правовые источники, устанавливающие противоправность поведения в сфере дорожного движения и меры юридической ответственности за его совершение. Эти акты имеют кодифицированный характер и содержат систематизированный перечень деяний, посягающих на установленный порядок дорожного движения, а также закрепляют правовые последствия их совершения. Это Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>1</sup> и Уголовный кодекс Российской Федерации<sup>2</sup>.

Административно-правовая охрана безопасности дорожного движения реализуется прежде всего посредством норм главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». В указанной главе закреплены составы правонарушений, охватывающие широкий

---

<sup>1</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 15.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 17.11.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

круг противоправных деяний – от несоблюдения требований дорожных знаков и сигналов светофора до управления транспортным средством в состоянии опьянения или при отсутствии предусмотренных законом прав. Одновременно Кодекс определяет порядок производства по делам об административных правонарушениях, процессуальные формы и полномочия должностных лиц, уполномоченных на возбуждение и рассмотрение таких дел. Сотрудники Госавтоинспекции выступают одними из основных субъектов административного процесса, обеспечивая выявление правонарушений, фиксацию доказательств и реализацию мер административного воздействия.

Уголовно-правовая защита безопасности дорожного движения закреплена в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» УК РФ, в которой предусмотрены составы преступлений, характеризующиеся повышенной общественной опасностью и влекущие применение уголовной ответственности. Эти нормы охватывают деяния, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, а также иные формы грубого нарушения правил эксплуатации транспортных средств. Таким образом, уголовное законодательство дополняет административно-правовые механизмы, обеспечивая более жёсткое реагирование государства на наиболее опасные формы противоправного поведения в дорожной сфере.

Значительный массив нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции, образуют указы Президента Российской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации. Именно на этом уровне осуществляется детализация статуса, компетенции и функций подразделений, входящих в систему МВД России. Одним из базовых актов в данной сфере является Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»<sup>1</sup>, которым утверждено Положение о Государственной инспекции

---

<sup>1</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 (ред. от 11.02.2023) // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 25. – Ст. 2897.

безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Данный акт закрепляет федеральный характер надзорных и разрешительных полномочий Госавтоинспекции, а также определяет её место в системе органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

В Положении о Госавтоинспекции подробно регламентированы основные обязанности и права данного подразделения. При этом нормативная конструкция выстроена таким образом, что предоставление прав носит служебно-функциональный характер и подчинено исполнению возложенных обязанностей. Иными словами, права Госавтоинспекции не имеют самостоятельного значения, а выступают юридическим инструментом, обеспечивающим выполнение задач по контролю, надзору и профилактике нарушений в сфере дорожного движения.

Постановления Правительства Российской Федерации конкретизируют положения актов более высокого уровня и раскрывают механизмы их практической реализации. Так, постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 утверждены Правила дорожного движения, установившие единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Обеспечение соблюдения этих правил всеми участниками дорожного движения возложено в том числе на сотрудников Госавтоинспекции, которые реализуют надзорные полномочия в рамках установленной компетенции.

Дополнительную регламентацию надзорной деятельности содержит постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101<sup>1</sup>, которым утверждено Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения. Данный акт определяет формы, методы и процедуры осуществления надзорных мероприятий, закрепляя статус Госавтоинспекции МВД России в качестве субъекта федерального

---

<sup>1</sup> Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 (ред. от 25.12.2025) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru> – 05.07.2021.

государственного контроля. Тем самым обеспечивается единообразие надзорной практики и правовая определённость действий должностных лиц.

Наиболее детальное нормативное закрепление отдельных направлений деятельности Госавтоинспекции осуществляется на ведомственном уровне. Приказы МВД России, утверждающие административные регламенты, устанавливают порядок исполнения государственных функций и предоставления государственных услуг в сфере безопасности дорожного движения. В таких регламентах поэтапно описываются процедуры надзора, допуска транспортных средств к эксплуатации, контроля за состоянием автомобильных дорог и иных объектов транспортной инфраструктуры. Примером служат административные регламенты, регулирующие осуществление федерального государственного надзора при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, которые определяют алгоритмы действий должностных лиц и требования к оформлению результатов контрольных мероприятий.

Итак, в совокупности указанные нормативные правовые акты формируют целостную систему правового регулирования деятельности Госавтоинспекции. Она охватывает материальные и процессуальные аспекты ответственности за нарушения в сфере дорожного движения, организационные основы надзорной деятельности и детальные процедуры реализации возложенных полномочий. Такое нормативное построение обеспечивает устойчивость правоприменения, предсказуемость государственного реагирования и юридическую определённость статуса Госавтоинспекции как специализированного субъекта обеспечения безопасности дорожного движения.

## **§2. Организационные основы деятельности Госавтоинспекции МВД России**

Организация деятельности Госавтоинспекции во многом определяется её внутренней структурой и местом в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации. Само МВД России представляет собой разветвлённый управленческий механизм, отличающийся многоуровневым построением и сложной системой подчинённости. Органы и подразделения, входящие в его состав, различаются по объёму полномочий, территориальному охвату, функциональной направленности и сфере ответственности, однако при всём многообразии они объединены едиными принципами управления и жёсткой вертикалью организационного подчинения.

Центральное место в системе МВД России занимает центральный аппарат, который формирует общие направления деятельности и обеспечивает координацию подведомственных структур. В его состав входят главные управления, управления, департаменты и иные специализированные подразделения. Именно главные управления выполняют функцию нормативного и организационного сопровождения деятельности органов внутренних дел, обеспечивая разработку и практическую реализацию государственной политики по соответствующим направлениям.

В системе центрального аппарата функционирует Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации. Данное подразделение обладает самостоятельным статусом и осуществляет функции по формированию и реализации государственной политики, а также по правовому регулированию в сфере безопасности дорожного движения. Через него обеспечивается единый подход к организации деятельности Госавтоинспекции на всей территории страны, выработка методических рекомендаций и координация работы территориальных подразделений.

Практическое исполнение возложенных на органы внутренних дел полномочий осуществляется территориальными органами, деятельность

которых выстроена по многоуровневому принципу. Такая структура позволяет учитывать как федеральные приоритеты, так и особенности конкретных территорий. Первый уровень образуют межрегиональные подразделения, чья компетенция выходит за рамки одного субъекта Российской Федерации. К ним относятся специализированные центры и подразделения, осуществляющие деятельность на транспорте, а также иные структуры, решающие задачи, требующие межрегиональной координации.

Следующий уровень – окружной – охватывает территорию федеральных округов. На данном уровне действуют главные управления и управления МВД России, наделённые полномочиями по координации деятельности подчинённых территориальных органов в пределах соответствующего округа. Их задача заключается в обеспечении согласованности работы, реализации общих управленческих решений и контроле за исполнением поставленных задач.

Базовым элементом системы органов внутренних дел является региональный уровень. Именно здесь сосредоточен основной кадровый и организационный потенциал МВД России, а также осуществляется непосредственное взаимодействие с населением. Региональный уровень представлен управлениями, отделами и отделениями, функционирующими в субъектах Российской Федерации, муниципальных образованиях, городах и районах, включая закрытые административно-территориальные образования, объекты транспортной инфраструктуры и иные специфические территории. На этом уровне реализуется основная часть правоприменительных и надзорных функций.

Подразделения Госавтоинспекции встроены в систему МВД России на всех указанных уровнях организационного построения. Это обеспечивает единство управления, преемственность решений и возможность оперативного реагирования на изменения дорожной обстановки. Вместе с тем наибольшая концентрация подразделений, осуществляющих практическую деятельность, приходится именно на региональный уровень. В каждом субъекте Российской Федерации действует головное подразделение по обеспечению безопасности

дорожного движения, входящее в структуру территориального органа МВД России.

Региональные подразделения Госавтоинспекции, будучи структурно включёнными в соответствующие управления МВД, специализируются исключительно на выполнении задач в сфере безопасности дорожного движения. В их составе формируются профильные отделы и отделения, осуществляющие надзор за соблюдением правил дорожного движения, подразделения, отвечающие за автоматизированную фиксацию правонарушений, а также вспомогательные службы – кадровые, материально-технические, штабные и тыловые. Такое организационное построение позволяет обеспечить функциональное разделение обязанностей и устойчивость работы подразделений при выполнении возложенных на них задач.

Территориальные подразделения Госавтоинспекции осуществляют широкий круг полномочий в пределах обслуживаемой территории, обеспечивая практическую реализацию задач в сфере безопасности дорожного движения. Их деятельность охватывает контроль за соблюдением Правил дорожного движения и иных обязательных требований, проведение квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами, оформление и выдачу водительских удостоверений, регистрацию и учёт автотранспортных средств, а также организацию и регулирование дорожного движения. Существенное место занимает розыск транспортных средств, похищенных, угнанных либо скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия, что требует постоянного взаимодействия с иными подразделениями органов внутренних дел.

Организационная структура территориальных подразделений Госавтоинспекции, как правило, включает несколько специализированных звеньев, каждое из которых ориентировано на выполнение строго определённых функций. Центральное место занимает дорожно-патрульная служба, представляющая собой строевое подразделение, осуществляющее непосредственный надзор за дорожным движением на маршрутах

патрулирования, автомобильных дорогах и постах. Именно сотрудники данного подразделения выявляют, предупреждают и пресекают правонарушения, оперативно реагируют на осложнение дорожной обстановки и участвуют в оформлении дорожно-транспортных происшествий.

Наряду с этим в структуре функционируют организационно-аналитические подразделения, обеспечивающие сбор, обработку и анализ информации о состоянии аварийности, динамике правонарушений и результатах правоприменительной деятельности. Подразделения розыска транспортных средств сосредоточены на выявлении и возвращении похищенного или угнанного транспорта, а также на установлении лиц и транспортных средств, покинувших место дорожно-транспортного происшествия. Существенную роль играет подразделение по исполнению административного законодательства, на которое возложены задачи по оформлению материалов, обеспечению процессуальных процедур и исполнению вынесенных постановлений.

Отдельное место занимают подразделения технического надзора и регистрационно-экзаменационной работы. Первые осуществляют контроль за техническим состоянием транспортных средств и соблюдением установленных требований при их эксплуатации, вторые обеспечивают предоставление государственных услуг, связанных с допуском граждан к управлению транспортными средствами и регистрацией автотранспорта. Дополняет данную систему подразделение пропаганды безопасности дорожного движения, деятельность которого направлена на профилактику аварийности, формирование ответственного поведения участников дорожного движения и снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма посредством информационных и образовательных мероприятий.

Особенностью организации деятельности территориальных подразделений Госавтоинспекции является двойная система подчинения. С одной стороны, они входят в структуру территориальных органов МВД России и подчиняются региональному руководству, выполняя задачи, обусловленные особенностями конкретной территории. С другой стороны, данные

подразделения находятся в функциональном подчинении Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, через которое реализуются единые подходы к правоприменению и обеспечивается проведение государственной политики в сфере дорожного движения на всей территории страны.

Многоуровневое нормативное закрепление правового статуса Госавтоинспекции отражает объективную сложность и общественную значимость выполняемых ею функций. Законодатель последовательно сформировал систему правовых актов, регламентирующих компетенцию, порядок деятельности и формы взаимодействия данного подразделения с иными органами публичной власти и участниками дорожного движения. Такое регулирование направлено на обеспечение правовой определённости и устойчивости надзорной и профилактической работы.

Таким образом, Госавтоинспекция выступает одним из основных субъектов федерального государственного надзора в области дорожного движения. Через систему территориальных подразделений обеспечивается соблюдение обязательных требований юридическими лицами, должностными лицами и гражданами, включая иностранных граждан и лиц без гражданства. Практическая деятельность Госавтоинспекции ориентирована на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и уменьшение тяжести их последствий, что напрямую связано с охраной жизни и здоровья граждан, защитой их имущественных и иных законных интересов, а также интересов общества и государства.

Вместе с тем в современных условиях деятельность Госавтоинспекции осложняется высокой нагрузкой, обусловленной сочетанием надзорных, административно-юрисдикционных и организационных функций. Расширение круга задач, связанных с развитием дорожной инфраструктуры, внедрением технических средств контроля и участием в управленческих процессах, нередко выходит за рамки традиционных полномочий и требует дополнительного ресурсного и кадрового обеспечения. Эти обстоятельства объективно влияют на

эффективность работы подразделений и свидетельствуют о необходимости дальнейшего совершенствования организационных и правовых механизмов их деятельности.

### **§3. Основные направления деятельности органов внутренних дел в целях выполнения задач Стратегии повышения безопасности дорожного движения**

Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года<sup>1</sup> формирует целостную систему целей, задач и направлений государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В документе прямо указывается, что достижение заявленных ориентиров предполагает согласованные действия всех субъектов системы, при этом органы внутренних дел занимают в ней особое место, выполняя управленческие, контрольные, надзорные и аналитические функции (п. 15, п. 18 Стратегии).

В соответствии с пунктом 89 Стратегии деятельность органов внутренних дел соотнесена с реализацией пяти взаимосвязанных задач, каждая из которых конкретизирована через систему направлений и мер. Эти задачи охватывают повышение эффективности управления, обеспечение безопасности участников дорожного движения, повышение безопасности транспортных средств и услуг, развитие безопасной дорожной инфраструктуры, а также совершенствование реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

Первое направление деятельности органов внутренних дел связано с повышением эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. Стратегия исходит из необходимости формирования

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877.

устойчивой системы управления, основанной на координации, мониторинге и объективной оценке результатов. В подпункте 1 пункта 90 Стратегии предусмотрено развитие механизмов межведомственного взаимодействия и согласованности действий субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения. В этой связи органы внутренних дел, прежде всего Министерство внутренних дел Российской Федерации, наделены функциями координации реализации Стратегии (п. 107 Стратегии), что предполагает организацию взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным элементом управленческого блока является мониторинг и оценка состояния безопасности дорожного движения. В соответствии с пунктом 95 Стратегии именно МВД России осуществляет ежегодную оценку состояния безопасности дорожного движения и мониторинг реализации Стратегии. Данная деятельность включает сбор и анализ статистических данных, выявление причин аварийности и подготовку предложений по корректировке принимаемых мер. Подпункт 12 пункта 90 Стратегии ориентирует органы внутренних дел на внедрение прогнозных и аналитических инструментов, в том числе с использованием цифровых технологий, что позволяет переходить от реактивных к проактивным управленческим решениям.

В рамках повышения эффективности управления значительное место занимает совершенствование государственного контроля (надзора). Подпункт 21 пункта 90 Стратегии предусматривает развитие форм и методов надзорной деятельности с акцентом на адресность и результативность. Органы внутренних дел обеспечивают реализацию данных положений посредством выявления и пресечения нарушений обязательных требований, а также применения риск-ориентированного подхода, прямо обозначенного в подпункте 19 пункта 90 Стратегии. Дополнительным инструментом в этой сфере выступает развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, предусмотренное подпунктом 22 пункта 90 Стратегии и пунктом 24 Стратегии.

Второе направление деятельности органов внутренних дел связано с повышением безопасности участников дорожного движения. В пункте 91 Стратегии данная задача раскрывается через комплекс профилактических мер, ориентированных на изменение поведения участников дорожного движения. Подпункт 1 пункта 91 предусматривает формирование единой системы профилактики дорожно-транспортных происшествий, в которой органы внутренних дел выполняют функции координатора и непосредственного исполнителя. Существенное внимание уделяется индивидуальной профилактической работе с лицами, допускающими грубые и повторяющиеся нарушения, включая управление транспортными средствами в состоянии опьянения (подп. 10 п. 91 Стратегии).

Органы внутренних дел участвуют в реализации мер, направленных на ограничение допуска к управлению транспортными средствами лиц, представляющих повышенную опасность, а также во взаимодействии с медицинскими организациями при исполнении судебных решений о прохождении диагностических и реабилитационных процедур (подп. 10 п. 91 Стратегии). Кроме того, подпункты 11 и 12 пункта 91 Стратегии ориентируют органы внутренних дел на расширение форм профилактики управления в состоянии опьянения и минимизацию факторов отвлечения внимания водителей и пешеходов.

Особое место в данном направлении занимает работа с несовершеннолетними и молодёжью. Подпункты 25–27 пункта 91 Стратегии предусматривают комплекс мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, развитию детских и молодёжных объединений, формированию навыков безопасного поведения. Органы внутренних дел участвуют в реализации указанных мер, сочетая правовое информирование, профилактическую работу и контроль за соблюдением установленных требований.

Третье направление деятельности органов внутренних дел охватывает задачи повышения безопасности транспортных средств и услуг в сфере

транспорта. В пункте 92 Стратегии данное направление раскрывается через меры, направленные на обеспечение соответствия технического состояния транспортных средств установленным требованиям. Подпункт 6 пункта 92 предусматривает контроль за допуском транспортных средств к участию в дорожном движении, включая регистрацию и учёт новых видов техники. Подпункт 9 пункта 92 ориентирует органы внутренних дел на развитие механизмов технического контроля и использование аналитических инструментов для выявления потенциально опасных неисправностей.

Кроме того, органы внутренних дел участвуют в предупреждении эксплуатации устройств и средств передвижения, не предназначенных для использования на автомобильных дорогах (подп. 8 п. 92 Стратегии), а также в формировании цифровых инструментов контроля, включая создание цифровых профилей участников перевозочного процесса (подп. 16 п. 92 Стратегии). Эти меры направлены на снижение транспортного риска и повышение прозрачности рынка транспортных услуг.

Четвёртое направление деятельности связано с повышением безопасности дорожной инфраструктуры. В пункте 93 Стратегии подчёркивается необходимость выявления и устранения инфраструктурных факторов аварийности. Подпункт 17 пункта 93 предусматривает развитие подходов к определению аварийно-опасных участков и созданию системы мониторинга дорожной обстановки. Органы внутренних дел участвуют в анализе причин концентрации дорожно-транспортных происшествий и подготовке предложений по изменению организации дорожного движения, обеспечивая учёт правоприменительной и статистической информации.

Пятое направление деятельности органов внутренних дел касается повышения эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия. В пункте 94 Стратегии данная задача раскрывается через меры по совершенствованию межведомственного взаимодействия и сокращению времени реагирования. Подпункт 1 пункта 94 предусматривает развитие взаимодействия органов внутренних дел с экстренными и медицинскими

службами, подпункт 2 – повышение готовности к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, а подпункт 3 – развитие цифровых механизмов информирования о ДТП. Органы внутренних дел также участвуют в обучении населения навыкам оказания первой помощи (подп. 5 п. 94 Стратегии).

Подводя итог, можно сделать вывод, что перечисленные направления деятельности органов внутренних дел образуют системный механизм реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения. Закрепление их в конкретных пунктах и подпунктах Стратегии позволяет рассматривать деятельность органов внутренних дел не как набор разрозненных функций, а как целостную правоприменительную и управленческую практику, ориентированную на достижение целевых показателей по снижению смертности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий к 2030 и 2036 годам (п. 96 Стратегии).

### **ГЛАВА 3. РЕАЛИЗАЦИЯ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ЗАДАЧ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

#### **§.1. Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения**

Согласно Докладу о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения на 2018–2024 годы<sup>1</sup>, к началу 2025 года была сформирована устойчивая система программно-целевого управления в сфере безопасности дорожного движения. Мероприятия Стратегии были интегрированы в национальный проект «Безопасные качественные дороги», обеспечено межведомственное взаимодействие и практически полное кассовое исполнение финансирования. МВД России выстроило аналитическое сопровождение управленческих решений, включая прогнозирование аварийности и адресное информирование субъектов Федерации, что позволило повысить управляемость и согласованность принимаемых мер.

Сложившаяся в Российской Федерации модель управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в значительной мере исчерпала свои адаптационные возможности и требует системного обновления. Оценки специалистов и результаты научных исследований свидетельствуют о необходимости перехода к иной логике управленческой деятельности, основанной не на фрагментарном реагировании на последствия аварийности, а на выработке устойчивых механизмов позитивного государственного воздействия, ориентированных на предупреждение рисков и снижение социально опасных последствий дорожно-транспортных происшествий. В этих

---

<sup>1</sup> МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/strategiya-bdd-2018-2024/doklad-o-realizacii-v-2024-godu> (дата обращения: 10.12.2025).

условиях административное реформирование системы безопасности дорожного движения приобретает характер объективной потребности, обусловленной изменением социально-экономической среды, ростом автомобилизации и усложнением дорожных процессов<sup>1</sup>.

Формирование действенной государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения предполагает комплексный подход, включающий правовые, организационные, информационные, технические и иные меры, направленные на последовательное сокращение дорожно-транспортного травматизма. Вместе с тем первоосновой такой политики должно выступать развитое научное обеспечение. Практика показывает, что отсутствие достоверных прогнозов, выверенных методик и современных теоретических моделей существенно снижает результативность стратегического планирования и препятствует реализации даже формально выстроенных программных документов.

Анализ состояния научно-правового обеспечения управления безопасностью дорожного движения выявляет ряд устойчивых проблем. К их числу относятся избыточная фрагментация исследований, узость тематического поля, недооценка долгосрочных управленческих задач, слабая связь научных разработок с практическими потребностями, а также недостаточная востребованность полученных результатов в деятельности органов публичной власти. Отсутствие системной обратной связи между наукой и правоприменением снижает прикладную ценность исследований и препятствует формированию единой управленческой концепции.

Преодоление указанных проблем возможно при условии институционального пересмотра подходов к научному сопровождению отраслевого управления. Представляется целесообразным внедрение межведомственного мониторинга научных исследований в сфере безопасности

---

<sup>1</sup> Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 17.

дорожного движения, регулярное информирование субъектов государственной политики о перспективных разработках и возможностях их практического применения, а также формирование перечня приоритетных научных задач на основе запросов практических органов. Дополнительным стимулом может стать поддержка исследований по недостаточно разработанным направлениям посредством грантовых механизмов, конкурсных процедур и содействия публикационной активности, а также углубление взаимодействия между профильными образовательными и научными организациями и субъектами правоприменения.

Опыт зарубежных государств показывает, что результативность политики в сфере безопасности дорожного движения во многом коррелирует с уровнем экономического развития, однако данный фактор не является определяющим. Даже при ограниченных ресурсах положительные результаты достигаются там, где политика дорожной безопасности выстроена как долгосрочная и последовательная система. Эффективная модель управления должна опираться на национальную стратегию с чётко сформулированными и измеримыми целями, быть устойчивой к социальным и технологическим изменениям, сочетать гибкость и последовательность, а также интегрироваться в общую систему социально-экономического планирования<sup>1</sup>.

При этом управленческое воздействие в сфере безопасности дорожного движения должно носить комплексный характер и осуществляться одновременно на нормативно-правовом, организационном, экономическом, социальном, научном, техническом и образовательном уровнях. Особое значение приобретает приоритет профилактических мер и использование убеждения как основного инструмента социального регулирования, дополняемого мерами юридической ответственности. Существенным условием эффективности также является согласование национального и регионального

---

<sup>1</sup> Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 18.

уровней управления, ведомственных и межотраслевых интересов, а также учёт международных тенденций и обязательств.

Современная дорожно-транспортная аварийность по своему масштабу и последствиям представляет собой одну из наиболее значимых техногенных угроз. Противодействие ей невозможно без учёта международного опыта и участия в глобальных инициативах по снижению дорожного травматизма. Для России это означает необходимость согласования национальной политики с международными стандартами, активного участия в профильных организациях, внедрения признанных регламентов и методик, модернизации дорожной инфраструктуры и транспортных средств, развития общественного транспорта и повышения качества статистического учёта дорожно-транспортных происшествий.

Качественное формирование и реализация государственной политики в сфере безопасности дорожного движения невозможны без чёткого определения её задач. К числу таких задач следует отнести обеспечение личной безопасности участников дорожного движения, защиту и реализацию их прав, прогнозирование и нейтрализацию угроз, снижение экономических потерь, противодействие правонарушениям, совершенствование системы отраслевого управления, укрепление законности и правопорядка, интеграцию транспортной системы в международное пространство и минимизацию негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Вместе с тем анализ административно-правового обеспечения управления в данной сфере показывает наличие системных недостатков на большинстве уровней регулирования. Среди них – неполнота нормативного охвата, слабая согласованность правовых актов, наличие коллизий и оценочных формулировок, а также несоответствие отдельных норм современным условиям. Это объективно требует модернизации отраслевого административного законодательства с

учётом социально-экономических процессов, технологического развития, практических потребностей и современных требований нормотворчества<sup>1</sup>.

В качестве первоочередных мер целесообразно рассматривать разработку нового федерального закона, комплексно регулирующего управленческую деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Такой акт должен закреплять цели, принципы и приоритеты государственной политики, распределение компетенции между субъектами управления, формы участия граждан и общественных объединений, основы статистического учёта, программирование профилактических мер, требования к инфраструктуре и транспортным средствам, а также вопросы ответственности и публичного контроля. Не менее важным является расширение участия общественности в подготовке нормативных решений посредством общественных советов, консультаций и экспертиз<sup>2</sup>.

Наконец, современное состояние системы управления безопасностью дорожного движения в России характеризуется высокой степенью децентрализации, концентрацией значительного объёма полномочий в полицейских структурах, слабым развитием общественного контроля и отсутствием специализированного органа, отвечающего за реализацию отраслевой политики в целом. Такая модель, сформировавшаяся в иных социально-экономических условиях, утратила способность к саморазвитию и требует глубокой трансформации.

Необходима реформа, охватывающая все элементы отраслевого администрирования и направленная на оптимизацию распределения функций, устранение дублирования и конфликтов компетенции. В числе возможных

---

<sup>1</sup> Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 19.

<sup>2</sup> Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 22.

направлений преобразований следует рассматривать уточнение системы субъектов управления и их полномочий, а также институциональное переосмысление роли Госавтоинспекции, с её ориентацией на функции надзора, регулирования дорожного движения и оказания помощи участникам дорожного движения при одновременном освобождении от несвойственных задач. Такой подход способен обеспечить более высокую управленческую устойчивость и повысить эффективность государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Как можно заключить из анализа Стратегии повышения безопасности дорожного движения до 2030 года, большинство высказанных ранее предложений в ней учтены, хотя и реализованы преимущественно эволюционным, а не радикальным путём. В документе последовательно закреплён переход от реактивного реагирования на последствия аварийности к профилактической и риск-ориентированной модели управления, ориентированной на предупреждение угроз и снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

В полной мере отражена идея комплексного характера государственной политики. Стратегия объединяет правовые, организационные, инфраструктурные, технические, информационные и образовательные меры, что подтверждает невозможность повышения безопасности дорожного движения за счёт изолированных решений. Существенное внимание уделено долгосрочному стратегическому планированию, установлению измеримых целевых показателей и увязке мероприятий с национальными целями социально-экономического развития.

Нашли отражение и положения о приоритете профилактики, формировании законопослушного поведения участников дорожного движения, сочетании просветительских мер с принципом неотвратимости ответственности. В Стратегии закреплено использование научных методов анализа, прогнозирования и цифровых технологий, хотя предложения о создании

самостоятельных институтов научного сопровождения реализованы пока лишь на концептуальном уровне.

В то же время наиболее радикальные идеи – принятие нового базового федерального закона и формирование единого специализированного органа управления – прямо не закреплены. Государство выбрало путь модернизации действующей системы, включая уточнение компетенции субъектов и функциональное переосмысление роли Госавтоинспекции без её институциональной реорганизации.

Стратегия повышения безопасности дорожного движения, утверждённая в 2025 году, опирается на результаты реализации предыдущей Стратегии на 2018–2024 годы и национального проекта «Безопасные качественные дороги». Итоги последнего отчётного периода, прежде всего 2023–2024 годов, стали фактической основой для оценки достигнутого уровня безопасности дорожного движения, выявления устойчивых проблем и определения направлений дальнейшего развития государственной политики в данной сфере.

Приводимые ниже примеры практической деятельности за 2024 год не случайны. Они позволяют показать, что значительная часть положений новой Стратегии представляет собой нормативное закрепление уже апробированных управленческих и правоприменительных механизмов, в том числе в деятельности органов внутренних дел. Речь идёт о мерах, которые к моменту принятия Стратегии доказали свою результативность, были встроены в систему межведомственного взаимодействия и использовались при достижении целевых показателей по снижению аварийности и смертности.

Одновременно новая Стратегия не сводится к простому воспроизведению ранее применявшихся подходов. В ней получили развитие и качественно новые положения, связанные с расширением цифровых инструментов управления, внедрением рискориентированных моделей надзора, использованием прогнозной аналитики, а также с адаптацией системы обеспечения безопасности дорожного движения к изменяющимся социально-экономическим и технологическим условиям. В этом смысле примеры 2024 года позволяют не

только проследить преемственность, но и наглядно обозначить ту точку отсчёта, от которой начинается реализация обновлённой стратегии.

Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, закреплённое в пункте 90 Стратегии, во многом опирается на деятельность органов внутренних дел, которые выступают одним из основных субъектов практической реализации управленческих решений в данной сфере. Через систему МВД России и, прежде всего, подразделения Госавтоинспекции обеспечивается трансляция государственной политики в конкретные правоприменительные и организационные механизмы, позволяющие учитывать реальные вызовы, риски и угрозы безопасности дорожного движения.

В рамках подпункта 1 пункта 90 Стратегии органы внутренних дел участвуют в обеспечении соответствия единой государственной политики актуальной дорожной обстановке. Именно они аккумулируют значительный массив информации о состоянии аварийности, характере правонарушений и динамике транспортных потоков, что позволяет своевременно выявлять новые угрозы и корректировать управленческие подходы. Эта аналитическая функция создаёт основу для адаптации мер государственного воздействия к изменяющимся условиям. Аналитическая работа полиции выражается в сборе и обработке информации о местных участках концентрации ДТП, характере правонарушений и динамике транспортных потоков – такие данные регулярно публикуются в открытых статистических сводках ГИБДД<sup>1</sup> и используются для выработки территориальных мер профилактики аварийности.

Реализация подпункта 2 пункта 90 Стратегии напрямую связана с пересмотром компетенции субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения. Органы внутренних дел, обладая широким кругом полномочий, объективно заинтересованы в устранении дублирования функций,

---

<sup>1</sup> Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. – Режим доступа: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.12.2025).

исключении несвойственных задач и более чётком разграничении ответственности между участниками системы. Практическим примером превалирования профильных функций является оснащение территориальных отделов Госавтоинспекции патрульными автомобилями и техническими средствами контроля, что позволяет усилить эффективность полицейского надзора и сократить влияние административно-организационных препятствий на работу. В дополнение, органы внутренних дел участвуют в межведомственных совещаниях, где согласовываются полномочия между различными ведомствами и местными органами власти для устранения функциональных пересечений и повышения управляемости процессов в сфере безопасности дорожного движения. Эти меры способствуют более чёткому разграничению ответственности и концентрации ресурсов полиции на задачах, напрямую связанных с предупреждением аварийности и охраной общественного порядка на дорогах<sup>1</sup>.

Подпункт 3 пункта 90 Стратегии предполагает развитие механизмов координации и взаимодействия субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения. В данном аспекте органы внутренних дел выполняют координирующую роль, обеспечивая взаимодействие федеральных и региональных органов власти, органов местного самоуправления, а также иных заинтересованных лиц. Через межведомственные комиссии, рабочие группы и информационные системы полиция способствует согласованию решений и устранению разрозненности управленческих действий. Так, Ростовское отделение ГИБДД совместно с дорожной компанией «Автодор» проводило информационную кампанию на трассе М-4 «Дон», в рамках которой инспекторы вместе с представителями дорожного хозяйства разъясняли водителям безопасные правила поведения, раздавали памятки о действиях при ДТП и рекомендации по предотвращению усталости за рулём. Такая практика отражает постоянное сотрудничество между МВД, дорожными агентствами и

---

<sup>1</sup> Объединить усилия ради безопасности на дорогах [Электронный ресурс] // Stopgazeta.ru. – URL: <https://www.stopgazeta.ru/news/gibdd/12997> (дата обращения: 29.12.2025).

операторами транспортной инфраструктуры, направленное на согласование мер безопасности в конкретных условиях эксплуатации магистрали<sup>1</sup>.

В соответствии с подпунктом 4 пункта 90 Стратегии органы внутренних дел участвуют в повышении заинтересованности субъектов системы в эффективном выполнении возложенных функций. Это проявляется в оптимизации ответственности, формировании устойчивой практики неотвратимости наказания и укреплении роли полиции в решении вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения. Такой подход усиливает профилактический эффект и повышает дисциплину участников дорожного движения. В 2024 году количество постановлений за нарушение ПДД превысило 250 млн, при этом значительная часть штрафов оформлена на основании данных фотовидеофиксации нарушений. Одновременно были применены меры ужесточения ответственности: например, лишение прав за управление в состоянии опьянения и отказ от медосвидетельствования применялось в почти 300 тыс. случаев. Это показывает, что полиция не только фиксирует нарушения, но и добивается реального применения санкций, что повышает заинтересованность всех участников движения в соблюдении требований безопасности<sup>2</sup>.

Подпункт 5 пункта 90 Стратегии ориентирован на согласование программ и проектов в различных сферах – от правоохранительной деятельности до здравоохранения и цифровизации. Органы внутренних дел, располагая межотраслевой информацией, участвуют в увязке целевых показателей и мероприятий, обеспечивая их согласованность с реальными условиями дорожного движения и правоприменительной практикой. Синхронизация данных и опыта между МВД и дорожными службами способствует увязке

---

<sup>1</sup> Автодор и ГИБДД провели совместную акцию по безопасности дорожного движения на трассе М-4 «Дон» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федерального дорожного агентства (Росавтодор). – URL: <https://russianhighways.ru/en/press/news/135926> (дата обращения: 10.12.2025).

<sup>2</sup> Число нарушений ПДД в России выросло до 255 млн за 2024 год [Электронный ресурс] // АвтоВзгляд. – URL: <https://www.avtovzglyad.ru/gai/pdd/65996-2025-07-02-chislo-narusheniy-pdd-vrossii-vyiroslo-do255-mln-za2024-god/> (дата обращения: 10.12.2025).

планов развития транспортной сети и правоохранительной практики, позволяя соотносить показатели аварийности с параметрами дорожной инфраструктуры<sup>1</sup>.

Реализация подпункта 6 пункта 90 Стратегии связана с развитием системы показателей оценки безопасности дорожного движения. Госавтоинспекция ведёт официальные статистические базы по аварийности, которые формируют основу для оценки уровня безопасности в масштабах страны. Публикуемые на портале статистические индикаторы включают данные о ДТП, количестве погибших и раненных, динамике транспортных потоков, что позволяет перейти от абстрактных оценок к конкретным аналитическим выводам, а органы власти используют эту информацию при принятии управленческих решений и планировании мер профилактики<sup>2</sup>.

В рамках подпункта 7 пункта 90 Стратегии органы внутренних дел участвуют в интеграции новых субъектов Российской Федерации в единую систему обеспечения безопасности дорожного движения. Полиция обеспечивает внедрение единых правил, стандартов и процедур, а также организационное сопровождение применения нормативных правовых актов на соответствующих территориях.

Подпункты 8 и 9 пункта 90 Стратегии затрагивают вопросы финансирования мероприятий в сфере безопасности дорожного движения. Органы внутренних дел, хотя и не являются основными распорядителями финансовых ресурсов, участвуют в обосновании потребностей, формировании приоритетов и контроле целевого использования средств, включая средства дорожных фондов и страховых механизмов.

Подпункты 10 и 11 пункта 90 Стратегии предусматривают государственную поддержку инициатив и ускоренное внедрение технологий, информатизации и цифровизации. Органы внутренних дел выступают одним из

---

<sup>1</sup> На водителей направили объективы [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7660137> (дата обращения: 10.12.2025).

<sup>2</sup> Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. – Режим доступа: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.12.2025).

основных заказчиков и пользователей таких решений, внедряя цифровые сервисы в надзорную деятельность, оказание государственных услуг и управление дорожной обстановкой. Госавтоинспекция активно расширяет парк средств автоматической фиксации нарушений: к 2024 году число дорожных камер выросло до более 30 000, а с их помощью выявлено свыше 236 млн нарушений, что свидетельствует о внедрении цифровых технологий выявления и контроля поведения водителей. Эти данные используются для анализа и оперативного вмешательства, что повышает эффективность надзорных функций<sup>1</sup>.

Особое значение для органов внутренних дел имеют подпункты 12 и 13 пункта 90 Стратегии, касающиеся совершенствования системы учёта показателей и развития комплексного анализа причин каждого дорожно-транспортного происшествия с погибшими или ранеными. Полиция обеспечивает сбор, анализ и интерпретацию данных, а также участие коллегиальных органов в выработке оперативных мер предупреждения аналогичных происшествий. Современные публично доступные источники включают данные о числах ДТП, участниках, условиях происшествий и последствиях, что позволяет не только фиксировать происходящее, но и формировать научно обоснованные предложения по улучшению дорожной ситуации на региональном уровне. Такие данные используются для построения моделей аварийности и прогноза неблагоприятных ситуаций (например, через системное изучение факторов риска на основе официальной статистики)<sup>2</sup>.

Подпункты 14–16 пункта 90 Стратегии отражают роль органов внутренних дел в нормативно-правовом и организационном сопровождении появления

---

<sup>1</sup> На водителей направили объективы [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7660137> (дата обращения: 10.12.2025).

<sup>2</sup> Использование научного подхода для изучения проблемы оценки показателей безопасности в дорожно-транспортных происшествиях / Е. Ю. Удавцова, Е. В. Бобринев, А. А. Кондашов [и др.] // Наука как призвание: теория и практика : Материалы 2-й междисциплинарной научно-практической конференции с международным участием, Москва, 21 февраля 2023 года / Сост. А.В. Киричек, Н.А. Ходикова. – Москва: Академия Государственной противопожарной службы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, 2023. – С. 231.

новых категорий участников дорожного движения и видов транспортных средств, а также в актуализации документации по организации дорожного движения. Здесь полиция обеспечивает правоприменительную экспертизу и оценку рисков, связанных с внедрением новых решений.

Одним из приоритетных направлений является развитие единой информационной системы управления силами и средствами обеспечения безопасности дорожного движения (п. 90, подп. 20 Стратегии), что напрямую связано с Федеральной информационной системой Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М). Эта система, разработанная по заказу МВД России, предназначена для автоматизации деятельности подразделений ГИБДД, обмена данными в реальном времени и повышения эффективности надзора и профилактики нарушений (п. 90, подп. 22, 23 Стратегии). ФИС ГИБДД-М интегрирует данные о транспортных средствах, водителях, административных правонарушениях и ДТП, обеспечивая оперативный доступ к информации для всех подразделений, что способствует реализации рискориентированного и проактивного подходов (п. 11, 14 Стратегии).<sup>1</sup>

Реализация подпунктов 17 и 18 пункта 90 Стратегии предполагает участие органов внутренних дел в формировании социальной ответственности коммерческих организаций и внедрении безопасных моделей поведения в корпоративную культуру. Полиция участвует в профилактических программах, взаимодействует с работодателями и способствует распространению практик безопасного поведения. Такое взаимодействие подчёркивает, что продвижение безопасной корпоративной культуры и повышение ответственности участников движения – это не только контроль, но и деятельность по вовлечению бизнес-структур в обеспечение дорожной безопасности<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Развитие федеральной информационной системы ГИБДД (ФИС ГИБДД-М) [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202511140022> (дата обращения: 29.12.2025).

<sup>2</sup> Автодор и ГИБДД провели совместную акцию по безопасности дорожного движения на трассе М-4 «Дон» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федерального дорожного агентства (Росавтодор). – URL: <https://russianhighways.ru/en/press/news/135926> (дата обращения: 10.12.2025).

Подпункт 19 пункта 90 Стратегии напрямую связан с деятельностью органов внутренних дел по оптимизации ответственности за нарушения требований безопасности дорожного движения. Обеспечение неотвратимости наказания и его соразмерности угрозам, создаваемым нарушениями, составляет основу профилактической функции полиции.

Подпункты 26–29 пункта 90 Стратегии отражают кадровый и организационный аспект. Органы внутренних дел участвуют в формировании требований к квалификации специалистов, повышении престижа профессий транспортного комплекса и, прежде всего, в совершенствовании деятельности Госавтоинспекции, включая её материально-техническое обеспечение и кадровое развитие.

Подпункты 30–34 пункта 90 Стратегии предусматривают участие органов внутренних дел в упрощении процедур оформления ДТП, развитии международного сотрудничества, научного обеспечения и инноваций, а также в создании механизмов гибкого реагирования на внешние факторы. Полиция в данном случае выступает как практический субъект, обеспечивающий апробацию и внедрение новых управленческих решений.

В совокупности положения пункта 90 Стратегии позволяют рассматривать органы внутренних дел как центральное звено системы управления безопасностью дорожного движения, обеспечивающее связь между стратегическими целями государства и реальной практикой правоприменения, надзора и профилактики.

Можно сделать вывод, что модернизация управления в сфере безопасности дорожного движения объективно невозможна без активного участия органов внутренних дел. Именно они обеспечивают практическую реализацию стратегических установок, связывая аналитические, координационные и надзорные механизмы в единую систему. Концентрация управленческих функций, развитие профилактики и внедрение цифровых инструментов при ведущей роли полиции создают предпосылки для устойчивого снижения аварийности и повышения защищённости участников дорожного движения.

## §2. Повышение безопасности участников дорожного движения

По данным Доклада<sup>1</sup>, к началу 2025 года достигнуты ощутимые результаты в сфере профилактики нарушений и формирования законопослушного поведения участников дорожного движения. Существенно активизирована информационно-пропагандистская работа, в том числе с использованием социальной рекламы и СМИ. Развивалась система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, расширялась деятельность центров и отрядов юных инспекторов движения. Административно-юрисдикционные меры сочетались с просветительскими подходами, что способствовало росту удовлетворённости граждан состоянием безопасности дорожного движения.

Повышение безопасности участников дорожного движения, закреплённое в пункте 91 Стратегии, во многом обеспечивается практической деятельностью органов внутренних дел, которые выступают связующим звеном между нормативными установками и их реализацией в повседневной дорожной среде. Через систему МВД России, прежде всего посредством подразделений Госавтоинспекции, положения данного пункта трансформируются в конкретные профилактические, контрольные и организационные меры, ориентированные на формирование безопасного поведения участников дорожного движения.

Разработка и реализация единой концепции профилактики дорожно-транспортных происшествий (подп. 1 п. 91) осуществляется при непосредственном участии органов внутренних дел. Полиция собирает информацию о причинах и условиях аварийности, определяет приоритетные группы риска и на этой основе участвует в выработке согласованных профилактических подходов, а также в координации взаимодействия между

---

<sup>1</sup> МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/strategiya-bdd-2018-2024/doklad-o-realizatsii-v-2024-godu> (дата обращения: 10.12.2025).

субъектами системы обеспечения безопасности дорожного движения. Именно органы внутренних дел обеспечивают практическую реализацию распределения ответственности и контроль исполнения профилактических мероприятий<sup>1</sup>.

В рамках развития системы непрерывного обучения населения основам безопасности дорожного движения (подп. 2 п. 91) органы внутренних дел участвуют в просветительской деятельности, взаимодействуют с образовательными организациями, органами власти и общественными объединениями, обеспечивая внедрение современных форм обучения, включая цифровые технологии. Существенную роль полиция играет и в повышении культуры участников дорожного движения (подп. 3 п. 91), поскольку именно через правоприменительную практику, профилактические мероприятия и публичное информирование формируются устойчивые модели законопослушного поведения<sup>2</sup>.

Совершенствование целевой пропаганды безопасности дорожного движения (подп. 4 п. 91) и развитие единой системы информирования населения (подп. 5 п. 91) также невозможно без участия органов внутренних дел. Полиция обеспечивает адресное доведение информации до различных социально-демографических групп, использует данные о правонарушениях и аварийности для настройки профилактических сообщений, а также участвует в формировании официальных каналов информирования граждан<sup>3</sup>. В развитие превентивного

---

<sup>1</sup> Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. – Режим доступа: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.12.2025).

<sup>2</sup> Жбанова С. А. Формирование системы приоритетных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на основе программно-целевого подхода по сокращению дорожно-транспортных происшествий и снижению ущерба от них // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Орёл, 25–26 апреля 2024 года. – Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2024. – С. 152.

<sup>3</sup> Кокорина А. И. Основные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения и необходимость их совершенствования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Орёл, 25–26 апреля 2024 года. – Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2024. – С. 207.

информирования об опасных условиях движения (подп. 6 п. 91) органы внутренних дел предоставляют актуальные сведения о дорожной обстановке, взаимодействуя с операторами навигационных и телекоммуникационных систем.

Повышение мотивации граждан к безопасному поведению (подп. 7 п. 91) и расширение участия общественности (подп. 8 п. 91) реализуются при активном участии полиции через механизмы поощрения законопослушного поведения, поддержку общественных и волонтерских инициатив, а также создание условий для взаимодействия граждан с правоохранительными органами. Органы внутренних дел играют ведущую роль в оперативном реагировании на публикации, демонстрирующие пренебрежение правилами дорожного движения или содействие обходу установленных процедур (подп. 9 п. 91), обеспечивая правовую оценку таких фактов и пресечение противоправных практик.

Особое место в деятельности органов внутренних дел занимает индивидуальная профилактическая работа с лицами, совершающими грубые и систематические нарушения (подп. 10 п. 91). Полиция выявляет таких лиц, инициирует применение предусмотренных законом мер воздействия и обеспечивает взаимодействие с медицинскими и социальными службами при реализации реабилитационных и лечебных мероприятий<sup>1</sup>. Расширение форм профилактики управления транспортными средствами в состоянии опьянения (подп. 11 п. 91) также напрямую связано с контрольной и надзорной функцией органов внутренних дел, включая участие в медицинском освидетельствовании и профессиональной подготовке водителей.

Идентификация факторов отвлечения внимания участников дорожного движения (подп. 12 п. 91) осуществляется органами внутренних дел на основе анализа правоприменительной практики, что позволяет инициировать меры по

---

<sup>1</sup> Афонин В. В. Особенности деятельности сотрудников Госавтоинспекции по применению действующего законодательства в области дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел : сборник научных статей, Орёл, 21 ноября 2024 года. – Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2024. – С. 15.

ограничению источников повышенного риска. В сфере работы с несовершеннолетними полиция участвует в формировании навыков безопасного поведения (подп. 13 п. 91), взаимодействует с образовательными организациями и реализует профилактические программы для детей и подростков, а также для студентов (подп. 14 п. 91).

Значительный блок полномочий органов внутренних дел связан с подготовкой и допуском водителей к управлению транспортными средствами<sup>1</sup>. Полиция участвует в совершенствовании профессионального обучения водителей (подп. 15 п. 91), в разработке специальных подходов к обучению лиц с ограничениями по состоянию здоровья (подп. 16 п. 91), в оценке психофизиологических особенностей водителей из групп риска (подп. 17 п. 91) и в расширении компетенции педагогических работников автошкол (подп. 18 п. 91). Контроль качества обучения и экзаменационных процедур (подп. 19–21 п. 91) также осуществляется при активном участии органов внутренних дел, включая развитие автоматизированных форм приёма экзаменов.

Формирование единого подхода к допуску к управлению различными видами техники (подп. 22 п. 91), развитие медицинского обеспечения допуска (подп. 23–24 п. 91) и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма (подп. 25–28 п. 91) реализуются с участием полиции как субъекта контроля и координации. Органы внутренних дел обеспечивают соблюдение требований при перевозке детей, взаимодействуют с родителями и педагогами, а также поддерживают развитие детских и молодёжных объединений в сфере дорожной безопасности (подп. 27 п. 91).

В отношении лиц старшего возраста (подп. 29 п. 91) и иностранных граждан (подп. 30 п. 91) органы внутренних дел участвуют в разработке и реализации адаптационных мер, направленных на снижение рисков и обеспечение соблюдения установленного порядка дорожного движения. Наконец, полиция вовлечена в формирование системы социальной поддержки,

---

<sup>1</sup> Вайсергисер Е. Ю., Ахметова И. Н. Проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения // Государственная служба и кадры. – 2024. – № 2. – С. 70.

обеспечивающей равное право граждан на безопасные условия движения независимо от их индивидуальных характеристик (подп. 31 п. 91).

Итак, положения пункта 91 Стратегии реализуются при системообразующей роли органов внутренних дел, которые обеспечивают практическую направленность профилактики, контроль соблюдения установленных требований и формирование устойчивых моделей безопасного поведения участников дорожного движения.

### **§3. Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта**

Доклад свидетельствует, что к завершению 2024 года был обеспечен прогресс в части повышения конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств. Минпромторгом России реализованы меры по внедрению современных систем активной и пассивной безопасности, а также технологий, снижающих влияние человеческого фактора. Минтранс России обеспечено функционирование системы тахографического контроля и разработка нормативных условий для внедрения интеллектуальных транспортных систем, что позволило усилить контроль за режимами эксплуатации транспортных средств и безопасностью перевозок<sup>1</sup>.

Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта, закреплённое в пункте 92 Стратегии, реализуется при активном участии органов внутренних дел, которые обеспечивают практическое сопряжение требований технического регулирования, надзорных механизмов и правоприменительной деятельности. Через систему МВД России, прежде всего

---

<sup>1</sup> МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/strategiya-bdd-2018-2024/doklad-o-realizatsii-v-2024-godu> (дата обращения: 10.12.2025).

посредством подразделений Госавтоинспекции, положения данного блока Стратегии получают прикладное выражение в форме контроля допуска транспортных средств к участию в дорожном движении, оценки рисков их эксплуатации и воздействия на безопасность участников движения.

Участие органов внутренних дел в актуализации требований к безопасности транспортных средств (подп. 1 п. 92) проявляется в экспертизе действующих норм и выявлении несоответствий между установленными требованиями и реальной аварийной обстановкой. Анализ дорожно-транспортных происшествий, проводимый полицией, позволяет формировать предложения по повышению минимальных стандартов безопасности с учётом внедрения новых технологий и конструктивных решений<sup>1</sup>. Аналогичным образом органы внутренних дел вовлечены в процессы, связанные с оснащением транспортных средств современными системами активной и пассивной безопасности (подп. 2 п. 92), поскольку именно результаты надзорной деятельности показывают эффективность таких систем в снижении тяжести последствий ДТП.

Создание условий для безопасной интеграции высокоавтоматизированных транспортных средств (подп. 3 п. 92) также требует участия органов внутренних дел. Полиция обеспечивает оценку рисков взаимодействия таких транспортных средств с традиционными участниками дорожного движения, участвует в разработке обязательных требований к их эксплуатации и формирует практику надзора в условиях внедрения новых моделей управления транспортом<sup>2</sup>. В этой же логике органы внутренних дел участвуют в формировании и применении национальных рейтингов безопасности транспортных средств и методик их

---

<sup>1</sup> Калачева О. А. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности // Транспорт: наука, образование, производство («Транспорт-2025»): Сборник статей Международной научно-практической конференции, Воронеж, 23–25 апреля 2025 года. – Воронеж: Ростовский государственный университет путей сообщений, 2025. – С. 130.

<sup>2</sup> Стаматова Д. Р., Сачкова О. С. Обеспечение безопасности транспортных систем от актов незаконного вмешательства // Техносферная безопасность городских агломераций: Сборник материалов II международной школы-конференции, Москва, 15–16 декабря 2021 года. – Москва: Российский университет транспорта, 2022. – С. 274.

испытаний (подп. 4 п. 92), поскольку данные рейтинги опираются на сведения о реальных происшествиях и выявленных дефектах.

Стимулирование обновления парка транспортных средств (подп. 5 п. 92) сопровождается контрольной и аналитической функцией органов внутренних дел. Полиция фиксирует влияние возраста и технического состояния транспортных средств на аварийность, что позволяет обосновывать приоритетное использование более безопасных моделей в государственном и коммерческом секторах. Формирование единых подходов к допуску транспортных средств к участию в дорожном движении, включая регистрацию и технический осмотр (подп. 6 п. 92), относится к традиционным полномочиям органов внутренних дел, которые обеспечивают единообразие процедур и соблюдение установленных требований при появлении новых видов техники и средств передвижения.

Вопросы эксплуатации транспортных средств с правым расположением рулевого управления (подп. 7 п. 92) и предупреждение движения по дорогам устройств, не предназначенных для этого (подп. 8 п. 92), также решаются с участием полиции. Органы внутренних дел оценивают практические риски, выявляют источники повышенной опасности и обеспечивают пресечение нарушений, связанных с использованием таких средств<sup>1</sup>. Развитие механизмов поддержания исправного технического состояния транспортных средств (подп. 9 п. 92) реализуется через контроль технического осмотра, выявление неисправностей в ходе надзорной деятельности и формирование у владельцев мотивации к соблюдению установленных требований.

Совершенствование института страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (подп. 10 п. 92) также связано с деятельностью органов внутренних дел, поскольку страховые механизмы опираются на данные

---

<sup>1</sup> Бакланова Д. С., Болтенкова Ю. В., Логачев О. В. О ключевых особенностях технических средств и систем обеспечения транспортной безопасности // Будущее науки: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества : Сборник научных статей 3-й Всероссийской молодежной научной конференции. В 3-х томах, Курск, 30 мая 2025 года. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2025. – С. 24.

о ДТП, виновности и характере нарушений, формируемые полицией. Обеспечение приоритета развития общественного транспорта и форм активной мобильности (подп. 11 п. 92) сопровождается участием органов внутренних дел в оценке безопасности перевозок и контроле соблюдения требований при их организации.

В сфере коммерческих перевозок и транспортных услуг (подп. 12–14 п. 92) органы внутренних дел осуществляют надзор за соблюдением правил перевозки пассажиров и грузов, участвуют в оценке качества и безопасности оказываемых услуг, а также в оптимизации маршрутов и режимов движения с точки зрения снижения аварийных рисков. Внедрение дистанционных и цифровых технологий контроля технического состояния транспортных средств и состояния водителей (подп. 15 п. 92) предполагает активное участие полиции как пользователя и оператора таких систем, интегрированных в надзорную деятельность.

Создание цифрового профиля перевозчика (подп. 16 п. 92) и учёт уровня безопасности дорожного движения при контрольной и разрешительной деятельности (подп. 17 п. 92) усиливают аналитическую и координационную роль органов внутренних дел. Полиция обеспечивает наполнение таких профилей данными о нарушениях, ДТП и результатах проверок, что позволяет принимать более обоснованные управленческие решения. Реализация модели безопасной работы общественного транспорта и формирование рынка такси, отвечающего требованиям безопасности (подп. 18–19 п. 92), также невозможны без участия органов внутренних дел, контролирующих соблюдение обязательных условий перевозок.

Особое место в деятельности полиции занимает обеспечение безопасности тяжеловесных, крупногабаритных транспортных средств и перевозок опасных грузов (подп. 20 п. 92). Органы внутренних дел осуществляют контроль допуска таких транспортных средств к движению, проверяют соблюдение специальных требований и квалификацию персонала. Аналогичным образом полиция участвует в регулировании краткосрочной аренды транспортных средств,

доставки товаров и иных сервисов (подп. 21 п. 92), а также в пресечении оборота и эксплуатации продукции и услуг, не отвечающих требованиям безопасности дорожного движения (подп. 22 п. 92).

Таким образом, положения пункта 92 Стратегии реализуются при системной и многоаспектной роли органов внутренних дел, которые обеспечивают контроль, надзор и аналитическое сопровождение процессов, связанных с безопасностью транспортных средств и услуг. Их деятельность позволяет увязать технологическое развитие транспортной сферы с задачами предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

#### **§4. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры**

К началу 2025 года, согласно Докладу, значительное внимание уделялось модернизации улично-дорожной сети с позиции безопасности. Росавтодором реализованы мероприятия по оборудованию аварийно-опасных участков техническими средствами организации дорожного движения, минимизирующими риск наездов и столкновений. Активно применялись малозатратные, но эффективные инфраструктурные решения, включая разделение потоков, оптимизацию скоростных режимов и повышение качества дорожной разметки, что обеспечило снижение транспортного риска<sup>1</sup>.

Повышение безопасности дорожной инфраструктуры, предусмотренное пунктом 93 Стратегии, реализуется при непосредственном и постоянном участии органов внутренних дел, которые обеспечивают связь между проектными, эксплуатационными и управленческими решениями и реальной дорожной

---

<sup>1</sup> МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/strategiya-bdd-2018-2024/doklad-o-realizatsii-v-2024-godu> (дата обращения: 10.12.2025).

обстановкой. Именно подразделения полиции, прежде всего Госавтоинспекция, аккумулируют сведения о состоянии улично-дорожной сети, характере аварийности и типичных инфраструктурных недостатках, что позволяет трансформировать общие направления Стратегии в прикладные меры<sup>1</sup>.

Участие органов внутренних дел в совершенствовании требований к транспортно-эксплуатационному состоянию автомобильных дорог (подп. 1 п. 93) выражается в надзорной и аналитической деятельности. Сотрудники полиции выявляют несоответствия дорожного покрытия, обустройства и технических средств организации движения установленным требованиям, фиксируют влияние этих факторов на аварийность и направляют обязательные для рассмотрения представления владельцам дорог и органам власти. Такая практика позволяет корректировать нормативные требования с учётом реальных угроз безопасности.

Развитие транспортного и городского планирования, а также организации дорожного движения (подп. 2 п. 93) также не обходится без участия органов внутренних дел. Полиция участвует в согласовании схем организации движения, проектов реконструкции улиц и дорог, изменений маршрутов и режимов движения, оценивая их с позиции фактической интенсивности транспортных потоков, пешеходной активности и аварийных рисков. Эти функции обеспечивают учет интересов безопасности дорожного движения при принятии градостроительных решений<sup>2</sup>.

В рамках совершенствования подходов к дорожной деятельности и качеству выполнения работ (подп. 3 п. 93) органы внутренних дел осуществляют

---

<sup>1</sup> Прокофьева А. А., Челнокова В. В. Контроль и надзор в области транспортной безопасности и безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы науки и образования в условиях современных вызовов» (шифр – МКАП 31) : Сборник материалов XXXI Международной научно-практической конференции, Москва, 17 июня 2024 года. – Москва: ООО «Издательство Академическая среда», 2024. – С. 122.

<sup>2</sup> Бакланова Д. С., Болтенкова Ю. В., Логачев О. В. О ключевых особенностях технических средств и систем обеспечения транспортной безопасности // Будущее науки: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества : Сборник научных статей 3-й Всероссийской молодежной научной конференции. В 3-х томах, Курск, 30 мая 2025 года. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2025. – С. 26.

контроль за обеспечением безопасности в местах дорожных работ, особенно при временных изменениях схем движения и зимнем содержании дорог. Практика показывает, что именно полицейский надзор позволяет минимизировать риски, связанные с ненадлежащей организацией работ, недостаточной видимостью или отсутствием предупреждающих средств.

Развитие опорной сети автомобильных дорог (подп. 4 п. 93) сопровождается участием органов внутренних дел в оценке соответствия технических характеристик дорог фактической интенсивности движения. На основе данных о ДТП полиция формирует предложения по изменению параметров дорог, режимов движения и приоритетности реконструкции наиболее опасных участков<sup>1</sup>. Аналогичным образом органы внутренних дел участвуют в обеспечении приоритета уязвимых участников дорожного движения, общественного транспорта и форм активной мобильности (подп. 5 п. 93), контролируя соблюдение установленных режимов и оценивая эффективность выделенной инфраструктуры.

Строительство обходов населённых пунктов и адаптация водителей к режимам движения при въезде в них (подп. 6 п. 93) реализуются при участии полиции через разработку и согласование организационных решений, временных ограничений и информационных мер. Повышение безопасности на железнодорожных переездах и путепроводах (подп. 7 п. 93) также предполагает активную роль органов внутренних дел, которые выявляют опасные пересечения, контролируют соблюдение правил проезда и участвуют в обосновании необходимости модернизации таких объектов.

Разработка и применение скоростных режимов (подп. 8 п. 93), а также стимулирование их соблюдения (подп. 9 п. 93), непосредственно связаны с надзорной функцией полиции. Органы внутренних дел обеспечивают контроль

---

<sup>1</sup> Прокофьева А. А., Челнокова В. В. Контроль и надзор в области транспортной безопасности и безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы науки и образования в условиях современных вызовов» (шифр – МКАП 31) : Сборник материалов XXXI Международной научно-практической конференции, Москва, 17 июня 2024 года. – Москва: ООО «Издательство Академическая среда», 2024. – С. 122.

скоростных ограничений, участвуют в выборе участков для применения средств успокоения движения и фотовидеофиксации, а также оценивают профилактический эффект таких мер.

Применение инфраструктурных решений, направленных на минимизацию конфликтных точек (подп. 10 п. 93), и организация пешеходного движения (подп. 11 п. 93) также реализуются с учётом информации, предоставляемой органами внутренних дел. Анализ типичных конфликтов «транспорт – пешеход» и «транспорт – транспорт» позволяет полиции формировать предложения по разделению потоков и корректировке маршрутов движения.

Развитие дорожного сервиса и цифровых компонентов инфраструктуры (подп. 12–13 п. 93) предполагает участие органов внутренних дел как пользователей и операторов информационных систем. Полиция использует данные интеллектуальных транспортных систем, мониторинга и геозонирования для оперативного реагирования на изменения обстановки и информирования участников движения.

Внедрение инновационных технических средств организации движения (подп. 14 п. 93) и механизмов ограничения движения при возникновении угроз (подп. 15 п. 93) осуществляется при участии органов внутренних дел, которые обеспечивают правоприменительную проверку таких решений и их адаптацию к практическим условиям. Совершенствование мониторинга дорожной обстановки в режиме реального времени (подп. 16 п. 93) усиливает аналитическую роль полиции, позволяя своевременно выявлять потенциально опасные ситуации.

Особое значение имеет участие органов внутренних дел в определении аварийно-опасных участков и создании системы их мониторинга (подп. 17 п. 93). Именно на основе полицейской статистики и анализа ДТП формируются адресные меры по снижению аварийности. Оптимизация финансирования таких мер (подп. 18 п. 93) и реализация малозатратных инфраструктурных решений (подп. 19 п. 93) также опираются на предложения полиции, основанные на практическом опыте реагирования.

Таким образом, органы внутренних дел выступают не вспомогательным, а системообразующим участником реализации направлений пункта 93 Стратегии. Их деятельность обеспечивает трансформацию инфраструктурных решений из формальных проектных установок в действенные механизмы предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

## **§5. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия**

Согласно Докладу, в 2024 году была продолжена работа по развитию системы экстренного реагирования и медицинской помощи пострадавшим в ДТП. МЧС России обеспечивало повышение оперативности и качества оказания помощи, внедрялись новые технологии первой помощи и расширялась территориальная доступность медицинских учреждений. Органы внутренних дел обеспечивали координацию экстренных служб и первичное реагирование, что позволило сократить временные потери и снизить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий<sup>1</sup>.

Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия, предусмотренное пунктом 94 Стратегии, напрямую связано с деятельностью органов внутренних дел, которые фактически первыми включаются в процесс реагирования и обеспечивают организационную основу ликвидации последствий аварий. Именно подразделения полиции выполняют функции первичного оповещения, оценки обстановки, координации действий и обеспечения безопасности на месте происшествия, что придаёт их участию

---

<sup>1</sup> МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/strategiya-bdd-2018-2024/doklad-o-realizatsii-v-2024-godu> (дата обращения: 10.12.2025).

системообразующий характер и позволяет реализовывать большинство направлений, закреплённых в подпунктах пункта 94 Стратегии.

В рамках подпункта 1 пункта 94 Стратегии органы внутренних дел обеспечивают развитие и совершенствование форм межведомственного взаимодействия и комплексного использования сил и средств экстренных оперативных служб. Практическая координация деятельности скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных формирований и иных служб осуществляется через дежурные части полиции, которые аккумулируют первичную информацию о происшествии, организуют её передачу и согласуют порядок совместных действий, в том числе с применением цифровых средств связи и информационных систем<sup>1</sup>.

Реализация подпункта 2 пункта 94 Стратегии также предполагает активное участие органов внутренних дел. В пределах своей компетенции они участвуют в повышении готовности экстренных оперативных служб к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, включая подготовку личного состава к действиям в аварийных ситуациях и отработку взаимодействия на межведомственных учениях. Кроме того, полиция задействована в использовании современных технических средств, в том числе средств фото- и видеофиксации и беспилотных авиационных систем, применяемых для оценки обстановки, организации движения и обеспечения безопасности при проведении аварийно-спасательных работ<sup>2</sup>.

Подпункт 3 пункта 94 Стратегии, связанный с развитием цифровых технологий информирования экстренных оперативных служб о дорожно-

---

<sup>1</sup> Беженцев А.А., Пикина Е.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 22.

<sup>2</sup> Воронков А. С. Роль и место деятельности сотрудников Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения // Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях: проблемные вопросы и пути их решения : Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Старотеряево, 14 марта 2025 года. – Старотеряево: Московский университет МВД РФ им. В.Я. Кикотя, 2025. – С. 47.

транспортных происшествиях, также реализуется при непосредственном участии органов внутренних дел. Полиция выступает основным оператором информационных потоков, поступающих от граждан, автоматизированных систем фиксации и иных источников. На основе этих сведений формируется оперативная картина происшествия, что позволяет своевременно направлять силы и средства и предотвращать развитие вторичных негативных последствий.

В соответствии с подпунктом 4 пункта 94 Стратегии органы внутренних дел обеспечивают условия для бесперебойного движения автомобилей и специальной техники экстренных служб к местам дорожно-транспортных происшествий. Посредством регулирования дорожного движения, временного ограничения или перераспределения транспортных потоков, а также охраны места происшествия полиция создаёт необходимые условия для беспрепятственного прибытия медицинских и спасательных подразделений, снижая риск повторных аварий.

Реализация подпункта 5 пункта 94 Стратегии предполагает участие органов внутренних дел в обучении широкого круга лиц навыкам оказания первой помощи. Полиция, взаимодействуя с медицинскими, образовательными и общественными организациями, участвует в профилактических и просветительских мероприятиях, направленных на формирование у граждан готовности к оказанию помощи пострадавшим. Одновременно сотрудники органов внутренних дел разъясняют правовые гарантии лиц, оказывающих первую помощь, и обеспечивают защиту от необоснованного привлечения к ответственности при добросовестных действиях.

Подпункт 6 пункта 94 Стратегии, предусматривающий повышение оперативности прибытия экстренных оперативных служб на места дорожно-транспортных происшествий, во многом реализуется за счёт эффективных действий полиции на этапе первичного реагирования. Своевременное выявление происшествия, корректная оценка обстановки и оперативное информирование соответствующих служб позволяют существенно сократить время реагирования и повысить результативность всей системы.

В рамках подпункта 7 пункта 94 Стратегии органы внутренних дел обеспечивают условия для применения телемедицинских технологий при оказании помощи пострадавшим, в том числе детям и лицам с тяжёлыми травмами. Обеспечение охраны и порядка на месте происшествия создаёт возможность для проведения дистанционных консультаций медицинскими специалистами. Аналогичное содействие оказывается при реализации подпункта 8 пункта 94 Стратегии, предусматривающего перспективное консультирование очевидцев ДТП и сотрудников экстренных служб, не являющихся медицинскими работниками, по вопросам оказания первой помощи.

Особое значение имеет участие органов внутренних дел в реализации подпункта 9 пункта 94 Стратегии, связанного с совершенствованием схем диспетчеризации и маршрутизации пострадавших. Информация, полученная сотрудниками полиции на месте происшествия, используется для принятия решений о направлении пострадавших в медицинские организации необходимого уровня, включая случаи, требующие межмуниципальной или межрегиональной координации.

Подпункты 10–12 пункта 94 Стратегии, касающиеся развития сети трассовых пунктов экстренной медицинской помощи, санитарно-авиационной эвакуации и системы оказания специализированной медицинской помощи, также реализуются с участием органов внутренних дел. Полиция обеспечивает безопасность функционирования таких объектов, содействует организации подъездных путей и участвует в охране мероприятий по эвакуации и медицинскому сопровождению пострадавших.

Наконец, реализация подпунктов 13 и 14 пункта 94 Стратегии предполагает участие органов внутренних дел в принятии нормативно-правовых, организационных и технологических мер, направленных на повышение безопасности при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. Это выражается в разработке и применении регламентов работы на местах ДТП, предупреждении вторичных поражающих факторов и

формировании устойчивой практики обеспечения безопасности в зоне происшествия.

Таким образом, направления, закреплённые в подпунктах пункта 94 Стратегии, реализуются при непосредственном и постоянном участии органов внутренних дел. Их деятельность обеспечивает связующее звено между экстренным реагированием, медицинской помощью и обеспечением общественного порядка, что позволяет рассматривать органы внутренних дел как один из базовых элементов системы реагирования на дорожно-транспортные происшествия и минимизации их последствий.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение подведем итоги работы, в которой сделана попытка комплексно рассмотреть роль органов внутренних дел в реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и оценить её значение в системе государственной политики по обеспечению публичной безопасности. Анализ нормативных, организационных и практических аспектов деятельности полиции показал, что именно органы внутренних дел выступают основным связующим звеном между стратегическими установками государства и их повседневной реализацией в правоприменительной практике.

В ходе работы установлено, что современная государственная политика в сфере безопасности дорожного движения формировалась поэтапно, отражая изменения транспортной системы, социально-экономических условий и управленческих подходов. Принятие Стратегии повышения безопасности дорожного движения на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года закрепило переход к более целостной и ориентированной на долгосрочные результаты модели управления, основанной на принципах профилактики, риск-ориентированного подхода и приоритета сохранения жизни и здоровья граждан.

Содержание и структура Стратегии показывают, что документ носит системный характер и охватывает все основные элементы обеспечения безопасности дорожного движения: управление, поведение участников дорожного движения, техническое состояние транспортных средств, состояние дорожной инфраструктуры и реагирование на дорожно-транспортные происшествия. При этом роль органов внутренних дел в Стратегии определена не фрагментарно, а как комплексная, включающая координационные, надзорные, профилактические и аналитические функции.

Нормативное регулирование в сфере безопасности дорожного движения выстроено как многоуровневая система, обеспечивающая правовую определённость статуса полиции и Госавтоинспекции. Вместе с тем выявлены

проблемы, связанные с высокой нагрузкой на подразделения, расширением круга задач и необходимостью адаптации организационных механизмов к условиям цифровизации и развития интеллектуальных транспортных систем.

Органы внутренних дел играют ведущую роль в повышении эффективности управления, профилактике правонарушений, внедрении технических средств контроля и формировании правомерного поведения участников дорожного движения. В то же время сохраняются объективные ограничения, обусловленные кадровыми, ресурсными и нормативными факторами, что требует дальнейшего совершенствования механизмов межведомственного взаимодействия, аналитического сопровождения и научного обеспечения управленческих решений.

С момента подписания Стратегии повышения безопасности дорожного движения прошло незначительное время, что объективно ограничивает возможности оценки результатов её реализации. На текущем этапе отсутствует необходимый массив статистических данных и завершённых управленческих циклов, позволяющих судить о степени достижения целевых ориентиров, устойчивости выявляемых тенденций и практической эффективности предусмотренных мер. В этих условиях формулирование развёрнутых практических рекомендаций носит предварительный характер и не может опираться на эмпирически подтверждённые выводы.

Вместе с тем анализ нормативного содержания Стратегии и сложившейся системы государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения позволяет обозначить ряд направлений её дальнейшего совершенствования, которые могут быть предметом последующего научного и правотворческого осмысления.

1. Разработка и принятие комплексного федерального закона, регулирующего управленческую деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Несмотря на наличие отраслевого законодательства и системы подзаконных нормативных актов, регулирование управленческих отношений в данной сфере носит фрагментарный характер и

распределено между актами различной юридической силы и отраслевой направленности. Принятие комплексного федерального закона позволило бы систематизировать цели и принципы государственной политики, закрепить единые подходы к стратегическому планированию, определить круг субъектов управления и их компетенцию, а также установить правовые основы мониторинга, оценки эффективности и публичного контроля. Такой акт мог бы устранить существующие нормативные разрывы и повысить согласованность управленческих решений на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

2. Уточнение правового статуса и функциональной роли органов внутренних дел в системе обеспечения безопасности дорожного движения. Расширение задач, возлагаемых на органы внутренних дел в рамках реализации Стратегии, требует более чёткого нормативного разграничения их управленческих, надзорных и профилактических функций. Это позволило бы избежать избыточной концентрации несвойственных полномочий, повысить предсказуемость правоприменительной практики и обеспечить более рациональное использование кадровых и организационных ресурсов.

3. Совершенствование механизмов стратегического планирования и их увязка с бюджетным процессом. Реализация долгосрочных стратегических документов предполагает устойчивое финансовое и организационное обеспечение. В этой связи представляется целесообразным развитие правовых механизмов, обеспечивающих согласование целей Стратегии с государственными программами, национальными проектами и бюджетным планированием, что позволило бы повысить реалистичность и исполнимость предусмотренных мероприятий.

4. Развитие аналитического и информационного обеспечения управленческих решений. Повышение эффективности государственной политики в сфере безопасности дорожного движения во многом зависит от качества статистического учёта и аналитической обработки данных о дорожно-транспортных происшествиях и факторах аварийности. Совершенствование

методик сбора и анализа информации, а также развитие цифровых инструментов прогнозирования создаёт предпосылки для перехода к более обоснованным и адресным управленческим решениям.

5. Формирование условий для последующего научного осмысления реализации Стратегии. По мере накопления правоприменительной практики и статистических данных становится возможным проведение комплексных исследований, направленных на оценку эффективности отдельных направлений Стратегии и корректировку управленческих подходов. Это предполагает развитие взаимодействия органов публичной власти с научным сообществом и использование результатов исследований при обновлении стратегических документов.

Обозначенные направления не подменяют собой оценку результативности Стратегии, которая возможна лишь в среднесрочной перспективе, но формируют основу для её дальнейшего развития и совершенствования с учётом изменений транспортной среды, управленческих практик и социально-экономических условий.

Результаты работы подтверждают, что без активного и системного участия органов внутренних дел достижение целевых ориентиров Стратегии повышения безопасности дорожного движения объективно невозможно. Совершенствование правовых и организационных основ деятельности полиции в данной сфере выступает необходимым условием устойчивого снижения аварийности и формирования безопасной среды жизнедеятельности в Российской Федерации.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный текст Конституции РФ, включающий новые субъекты Российской Федерации – Донецкую Народную Республику, Луганскую Народную Республику, Запорожскую область и Херсонскую область, опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.

2. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // Документ опубликован не был. – СПС «КонсультантПлюс».

3. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 17.11.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 15.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

5. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 07.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

6. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.

7. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 07.06.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.

8. О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 27. – Ст. 3881.

9. О полиции: Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 15.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.

10. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 (ред. от 11.02.2023) // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 25. – Ст. 2897.

11. Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877.

12. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 02.06.2023) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

13. Об утверждении Правил ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения: Постановление Правительства РФ от 26 октября 2020 г. № 1737 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 44. – Ст. 6994.

14. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 50 (часть IV). – Ст. 8613.

15. Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 (ред. от 25.12.2025) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru> – 05.07.2021.

16. О размещении стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации: Постановление

Правительства РФ от 01 июня 2024 г. № 754 (ред. от 12.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 24. – Ст. 3303.

17. Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила): Декрет Совета Народных Комиссаров от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. – 13 июня 1920 года. – № 127 (утратил силу).

18. Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР: Постановление НКВД СССР от 03 июля 1936 г. // СЗ СССР. – 1936. – № 36. – Ст. 3186 (утратило силу).

19. Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР: Приказ МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25. – Минск: Звезда, 1961.

20. О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 11.06.2014) // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 50. – Ст. 5977 (утратило силу)

21. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: Распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 г. № 1-р // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 5. – Ст. 774 (утратило силу).

#### Монографии, учебники, учебные пособия

1. Административная деятельность ОВД: учебник для вузов / под ред. М. В. Костенникова, А. В. Куракина. – М.: Юрайт, 2020. – 521 с.

2. Административно-правовые формы деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения. – Москва : Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – 84 с.

3. Мигачев, Ю. И. Административное право Российской Федерации : учебник для академического бакалавриата / Ю. И. Мигачев, Л. Л. Попов, С. В. Тихомиров ; под ред. Л. Л. Попова. – 6-е изд., пер. и доп. – М. : Издательство Юрайт, 2025. – 396 с.

4. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: дисс. ... канд. юрид. наук. – Москва, Академия управления МВД России, 2015. – 205 с.

5. Организация деятельности служб и подразделений полиции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности: учебник для студентов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. В.В. Гордиенко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2019. – 463 с.

6. Организация и порядок проведения сотрудниками ГИБДД отдельных мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях : практические рекомендации / А.Ю. Фомичёв [и др.]. – Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. – 39, [1] с.

#### Статьи, научные публикации

1. Автодор и ГИБДД провели совместную акцию по безопасности дорожного движения на трассе М-4 «Дон» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федерального дорожного агентства (Росавтодор). – URL: <https://russianhighways.ru/en/press/news/135926> (дата обращения: 10.12.2025).

2. Афонин, В. В. Особенности деятельности сотрудников Госавтоинспекции по применению действующего законодательства в области дорожного движения / В. В. Афонин // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел : сборник научных статей, Орёл, 21 ноября 2024 года. – Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2024. – С. 14-17.

3. Бакланова, Д. С. О ключевых особенностях технических средств и систем обеспечения транспортной безопасности / Д. С. Бакланова, Ю. В. Болтенкова, О. В. Логачев // Будущее науки: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества : Сборник научных статей 3-й Всероссийской молодежной научной конференции. В 3-х томах, Курск, 30 мая 2025 года. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2025. – С. 23-27.

4. Беженцев, А.А. Система управления в области обеспечения безопасности дорожного движения: концептуальный подход к улучшению деятельности / А.А. Беженцев, Е.А. Пикина // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. – 2023. – № 2. – С. 17-23.

5. Вайсергисер, Е. Ю. Проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения / Е. Ю. Вайсергисер, И. Н. Ахметова // Государственная служба и кадры. – 2024. – № 2. – С. 69-72.

6. Воронков, А. С. Роль и место деятельности сотрудников Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения / А. С. Воронков // Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях: проблемные вопросы и пути их решения : Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Старотеряево, 14 марта 2025 года. – Старотеряево: Московский университет МВД РФ им. В.Я. Кикотя, 2025. – С. 45-49.

7. Горшкова, Н. А. История развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения / Н. А. Горшкова, С. В. Абрашкин // Проблемы научной мысли. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 31-36.

8. Елагин, А. Г. Стратегии обеспечения безопасности дорожного движения / А. Г. Елагин // Академическая мысль. – 2018. – № 3(4). – С. 77-80.

9. Жбанова, С. А. Формирование системы приоритетных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на основе программно-целевого подхода по сокращению дорожно-транспортных происшествий и снижению ущерба от них / С. А. Жбанова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Орёл, 25–26 апреля 2024 года. – Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2024. – С. 149-154.

10. Использование научного подхода для изучения проблемы оценки показателей безопасности в дорожно-транспортных происшествиях / Е. Ю. Удавцова, Е. В. Бобринев, А. А. Кондашов [и др.] // Наука как призвание: теория и практика : Материалы 2-й междисциплинарной научно-практической конференции с международным участием, Москва, 21 февраля 2023 года / Сост. А.В. Киричек, Н.А. Ходикова. – Москва: Академия Государственной противопожарной службы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, 2023. – С. 229-233.

11. Калачева, О. А. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности / О. А. Калачева // Транспорт: наука, образование, производство («Транспорт-2025») : Сборник статей Международной научно-практической конференции, Воронеж, 23–25 апреля 2025 года. – Воронеж: Ростовский государственный университет путей сообщений, 2025. – С. 128-133.

12. Кардашова, И.Б. Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения / И.Б. Кардашова // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 3. – С. 6 – 9.

13. Кокорина, А. И. Основные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения и необходимость их совершенствования / А. И. Кокорина // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Орёл, 25–26 апреля 2024 года. – Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2024. – С. 205-210.

14. Лапшина, Д. И. Анализ транспортных стратегий, направленных на повышение БДД / Д. И. Лапшина, О. А. Гамзатова, Л. Е. Кущенко // Актуальные вопросы организации автомобильных перевозок, безопасности движения и эксплуатации транспортных средств : Сборник научных трудов по материалам XVIII Международной научно-технической конференции, Саратов, 14 апреля

2023 года. – Саратов: Саратовский государственный технический университет им. Гагарина Ю.А., 2023. – С. 100-105.

15. На водителей направили объективы [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7660137> (дата обращения: 10.12.2025).

16. Объединить усилия ради безопасности на дорогах [Электронный ресурс] // Stopgazeta.ru. – URL: <https://www.stopgazeta.ru/news/gibdd/12997> (дата обращения: 10.12.2025).

17. Прокофьева, А. А. Контроль и надзор в области транспортной безопасности и безопасности дорожного движения / А. А. Прокофьева, В. В. Челнокова // Актуальные проблемы науки и образования в условиях современных вызовов» (шифр – МКАП 31) : Сборник материалов XXXI Международной научно-практической конференции, Москва, 17 июня 2024 года. – Москва: ООО «Издательство Академическая среда», 2024. – С. 118-124.

18. Развитие федеральной информационной системы ГИБДД (ФИС ГИБДД-М) [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202511140022> (дата обращения: 29.12.2025).

19. Стаматова, Д. Р. Обеспечение безопасности транспортных систем от актов незаконного вмешательства / Д. Р. Стаматова, О. С. Сачкова // Техносферная безопасность городских агломераций : Сборник материалов II международной школы-конференции, Москва, 15–16 декабря 2021 года. – Москва: Российский университет транспорта, 2022. – С. 272-274.

20. Тишаков, М. П. Правовые основы государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: история и современность / М. П. Тишаков // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2023. – № 3(154). – С. 52-56.

21. Царакова, А. П. Развитие российского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / А. П. Царакова // Вестник

Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2008. – № 8(108). – С. 112-114.

22. Число нарушений ПДД в России выросло до 255 млн за 2024 год [Электронный ресурс] // АвтоВзгляд. – URL: <https://www.avtovzglyad.ru/gai/pdd/65996-2025-07-02-chislo-narusheniy-pdd-vrossii-vyiroslo-do255-mln-za2024-god/> (дата обращения: 10.12.2025).

#### Справочные материалы

1. МВД России. Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. – URL: <https://гибдд.рф/dejatelnost/results/стратегия-бдд-2018-2024/доклад-о-реализации-в-2024-году> (дата обращения: 10.12.2025).

2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. – Режим доступа: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.12.2025).