

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Федеральное государственное казенное образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»

Е.Г. Капустина, Е.С. Лимарева

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ
С ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ
И СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

Учебное пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2018

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
К20

Рецензенты:

- О.В. Катаева, начальник кафедры управления и административной деятельности ОВД Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент;
- А.Ю. Коршунов, начальник УГИБДД УМВД России по Орловской области

Капустина Е.Г.

К20 **Взаимодействие Госавтоинспекции с образовательными организациями и со средствами массовой информации : учебное пособие / Е.Г. Капустина, Е.С. Лимарева. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. – 47 с.**

В учебном пособии рассматриваются формы и методы пропаганды безопасности дорожного движения, организации проведения профилактических мероприятий Госавтоинспекцией, основы взаимодействия с образовательными организациями, автошколами, органами местного самоуправления, общественными организациями и средствами массовой информации.

Пособие может быть использовано профессорско-преподавательским составом в образовательном процессе.

Пособие публикуется в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Обеспечение общественной безопасности – основа социальной стабильности населения.....	11
§ 1.1. Безопасность дорожного движения как составляющая национальной безопасности Российской Федерации.....	11
§ 1.2. Факторы, влияющие на состояние транспортной аварийности	13
Глава 2. Профилактика как фактор стабильности правопорядка.....	18
§ 2.1. Профилактика в системе предотвращения противоправных действий.....	18
§ 2.2. Организация деятельности ДПС в профилактической работе	21
Глава 3. Взаимодействие с субъектами профилактики по обеспечению безопасности дорожного движения	25
§ 3.1. Взаимодействие с органами местного самоуправления (на примере Липецкой области)	25
§ 3.2. Взаимодействие со СМИ.....	26
§ 3.3. Взаимодействие с образовательными организациями	29
§ 3.4. Взаимодействие с общественными и другими субъектами профилактики	31
Глава 4. Сравнительно-правовой анализ правоприменительной практики в области обеспечения дорожного движения: зарубежный опыт	34
§ 4.1. Нормативное правовое регулирование области дорожного движения в зарубежных странах.....	34
§ 4.2. Сравнительно-правовой анализ международной правоприменительной практики в области дорожного движения	39
Заключение	45

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена острой необходимостью повышения безопасности дорожного движения в России. По подсчетам экспертов, ежегодно по всему миру в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) гибнет почти 1,2 млн человек, а телесные повреждения получают до 50 млн человек.

Без новых усилий и инициатив, общее количество смертельных случаев и травм в результате ДТП по всему миру, согласно прогнозам, возрастет в период с 2000 до 2020 г. примерно на 65 %, а в странах с низким и средним уровнем дохода смертность в результате ДТП, может возрасти на 80 %.

Резкий рост парка автомобилей в Российской Федерации привел к возникновению серьезного дефицита пропускной способности дорожной сети, в первую очередь, на подходах к крупным городам и основным транспортным узлам. Как результат, ежегодная общая сумма финансовых потерь и упущенной выгоды, связанных с недостаточным развитием автодорожной сети и ее техническим состоянием, составляет не менее 450 млрд рублей.

В Российской Федерации самый высокий из 43 стран-членов Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) показатель смертных случаев в ДТП (более 30 тыс. человек ежегодно), а их общее число составляет одну треть от всех погибших в ДТП в этих странах. В результате увеличения автомобильного парка с начала 1990-х годов в 2,6 раза в России резко ухудшилось состояние безопасности дорожного движения. Следует помнить, что в России общая смертность пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидность – в 6 раз выше, а пострадавшие нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще. Рассматривая вопрос о причинах ДТП, необходимо отметить, что в последнее время в следственной и судебной практике фиксируются ранее неизвестные дорожные ситуации, которые при неблагоприятных условиях перетекают в опасные или аварийные.

Профилактика и повышение культуры безопасности и правосознания участников дорожного движения остаются на сегодняшний день актуальной проблемой, что подчеркнуто в рамках мероприятий государственного уровня. На заседании президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации отмечена прямая взаимосвязь уровня безопасности дорожного движения и устойчивости социально-экономического развития страны, эффективной работы всей транспортной инфраструктуры России¹.

По данным ГИБДД за 2015 год, на дорогах России совершено 184 000 ДТП, в которых погибло 23 114 и ранено 231 197 человек, в 2016 году – 173 694 ДТП, в которых погибло 20 308 и ранено 221 144 человека². В 2017 года произошло 169 432 ДТП. Это на 2,5 % меньше, чем за аналогичный период 2016 года, что говорит о продолжении снижения количества аварийности на дорогах страны.

Количество погибших на дорогах остается на высоком уровне. На данный момент смертность на дорогах страны, согласно статистическим данным, выше, чем в странах Европы в 3-4 раза! По данным ГИБДД, только за один год страна потеряла по-

¹ Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Роль пропаганды в обеспечении безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). Орел, 2017. С. 198.

² Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 8 ноября 2017 г.).

гибшими 19 088 человек¹ (см. график 1), снижение смертности – на 6 %, но эта цифра не радует. Для сравнения: чеченские кампании 90-х–начала нулевых, по разным данным, унесли жизни 9 000-10 000 военнослужащих РФ и разных силовых ведомств. Это более 10 лет ведения контртеррористической операции на Северном Кавказе!

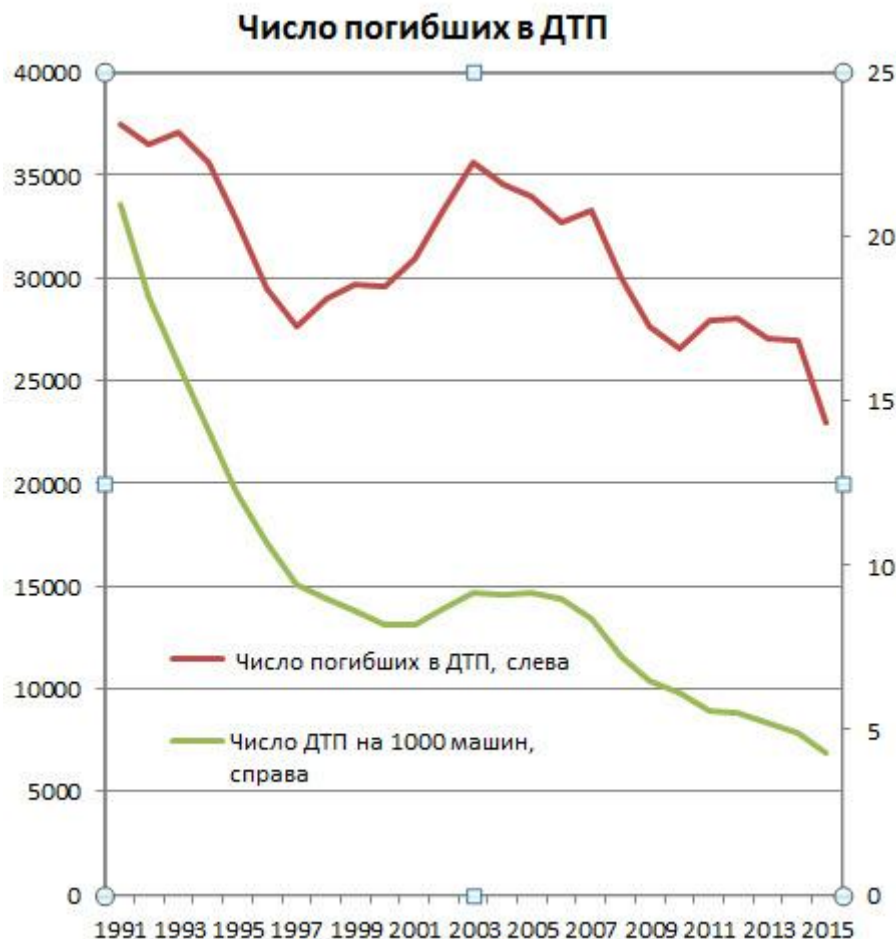


График 1.

На дорогах РФ в 2017 г. были ранены 215 374 человека. Минус 2,6 %.

С особо тяжкими последствиями было совершено 223 ДТП. Их количество увеличилось на 15,5 % по сравнению с АППГ. Погибло 552 человека, что на 17,7 % больше, ранено на 36 % больше, более 2,3 тыс. человек².

По вине водителей в 2017 году было совершено 143 тыс. ДТП. Что на 4,9 % меньше чем годом ранее. При этом важно рассмотреть аварийность среди самих водителей. Наибольшее количество ДТП приходится на автомобилистов, управляющих легковыми машинами, более 116 тыс. ДТП.

При этом выявлено 12 тыс. человек, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, что чаще всего было причиной дорожных аварий.

¹ URL: <http://rus.vrw.ru/page/gibdd-v-2017>.

² URL: <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html>.

Из-за нарушения правил водителями грузовых автомобилей было совершено на порядок меньше ДТП (10 986). При этом в состоянии опьянения из данного количества происшествий, по итогам года было выявлено на 12,2 % меньше, чем за год до этого.

Водители менее распространённых на дорожной сети РФ транспортных средств, естественно реже попадали в ДТП по собственной вине. Таким образом, водители автобусов были признаны виновными в дорожном происшествии 5,6 тыс. раз в 2017 году, мотоциклисты – 4,3 тыс.

Таким образом, среди всех анализируемых статистических данных, именно водители автобусов дали рост ДТП. Это и увеличение на 5,9 % ДТП по вине водителей автобусов, и возросшее на 8,6 % количество водителей в состоянии опьянения. Особенно много таких водителей среди собственников пассажирского транспорта, что говорит о необходимости подготавливаемых государством мер по ужесточению контроля за автотранспортными пассажирскими перевозками.

При 10 тыс. происшествий за указанный период, было совершено на 14,1 % меньше ДТП среди водителей, получивших права менее 2 лет назад.

Пешеходы за годовой период стали участниками 53 тыс. ДТП (-0,4 %). Погибло на 2,6 % и ранено на 0,2 % меньше, чем в 2016 году. Наезды, совершаемые на пешеходов участников движения, чаще всего совершаются по вине водителей. По статистике было совершено 31 тыс., в которых были признаны виновными именно водители (+4,3 %). Пешеходы были признаны виноватыми в 20 тыс. случаев (-4,1 %).

Автомобильные аварии из-за неудовлетворительного состояния, содержания и обустройства улично-дорожной сети были зафиксированы в количестве 67 тыс. происшествий. Это на 5,1 % меньше, чем в прошлом году. На пешеходных переходах в причинах наезда НДУ фигурировали 15 тыс. (+2,9 %).

А вот детский травматизм на дороге возрос. На 1,6 % стало больше ДТП с участием детей с января по декабрь 2017 года. Всего было совершено 19,5 тыс. подобных ДТП. 8,8 тыс. аварий было совершено с участием детей-пассажиров. 8,6 тыс. с участием детей-пешеходов. В статистике отмечается, что из-за нарушения ПДД водителями было совершено 15 тыс. аварий, в 4,5 тыс. ДТП виноваты либо сами дети, либо стечение обстоятельств¹.

Самыми аварийными днями недели в прошлом году, как и ранее, стали пятницы (26 124 случаев; -3 %) и субботы (25 796; -6,2 %), а самым напряженным промежутком времени, в течение которого случается больше всего ДТП, стали часы с 17 до 19.

Уменьшилось число аварий с участием пьяных водителей: в 16 265 (-3,4 %) таких происшествий погибли 4 647 (-4,2 %) и ранены 22 049 (-3,8 %) человек. 92,1 % таких аварий произошло по вине этих водителей (14 972, -4,4 %).

Однако стоит сюда прибавить и тех, кто участвовал в ДТП и имел признаки опьянения, но отказался от медосвидетельствования. Таких в прошлом году насчитывалось 4 025 (-6,1 %). При этих обстоятельствах погибли 176 (-8,8 %) и получили ранения 5 678 (-7,1 %) человек.

Из-за нарушений водителями правил дорожного движения произошло 143 458 ДТП (-4,9 %), в них погиб 15 691 человек (-7,3 %), ранено – 191 648 человек (-4,5 %).

В результате наездов на пешеходов, которых случилось 51 839 (-0,3 %), погибли 5 634 (-2,6%) и ранены 48 377 (-0,2 %) человек.

Пешеходы, в свою очередь, также явились причиной многих происшествий, по их вине в прошлом году произошла 20 861 авария (-4,1 %). Погибло в них 3 826 (-2,9 %) человек, ранено 17 528 человек (-4,4 %).

¹ URL: <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html>.

Тревожный показатель прошлого года – увеличение дорожных происшествий с участием детей (учитывался возраст до 16 лет). Таких аварий было 19 581 (+1,6 %), в них погибло 713 человек (0,4 %) и ранено 21 136 (+2,5 %). Ежедневно на дорогах страны гибнут двое и получают ранения 58 несовершеннолетних.

Четвертый год подряд отмечается увеличение количества ДТП с участием автобусов: в 2017 году водителями автобусов совершено 5 608 (+5,9 %) ДТП, в которых погибли 324 (+26,1 %) и получили ранения 8 693 (+6,1 %) человека.

Основными видами происшествий стали столкновения транспортных средств – 70 736 (-2,6 %), наезды на пешеходов – 51 859 (-0,3 %), опрокидывания ТС – 12 617 (-10,5 %), наезды на препятствия – 10 835 (-4,1%) и падение пассажиров – 5 980 (+5,9 %).

«Большая» тема – дороги – в статистике ГИБДД отражена следующим пунктом: «ДТП, на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов по условиям обеспечения БДД». Таких аварий произошло 67 896 (-5,1 %), в них погибло 6 990 (-10,9 %), ранено 86 070 (-5,6 %) человек¹.

За 2017 год число зафиксированных нарушений ПДД составило 83,2 млн, что на 36,4 % больше, чем за аналогичный период 2016 года, когда камерами был зафиксирован 61 млн нарушений.

Системы автоматической фотовидеофиксации способствует предупреждению правонарушений на дорогах, влияет на дисциплину водителей и вносит значительный вклад в сокращение числа ДТП. На дорогах России сегодня работают свыше 9 тысяч стационарных, 3,8 тысяч передвижных и 656 мобильных комплексов автоматической фиксации нарушений.

63,7 % стационарных комплексов фиксируют превышение установленной скорости, так как соблюдение скоростного режима ведет к снижению тяжести последствий ДТП и смертности на дорогах. Превышений скорости в 2017 году выявлено 70,1 млн – это 84,2 % от общего числа нарушений, зафиксированных в автоматическом режиме.

1 003 комплекса в РФ фиксируют нарушения правил проезда регулируемых перекрестков (в 2016 году их было 334). 953 камеры фиксируют факты выезда на полосу встречного движения и проезда под знак «Въезд запрещен» (в 2016 году таких камер было 302). 45 установок служат для фиксации нарушений в зонах железнодорожных переездов (в 2016 году – 43), 139 – для фиксации фактов непредоставления преимущества в движении пешеходам в зоне пешеходных переходов (в 2016 году – 52). 712 комплексов фиксируют факты движения транспортных средств по полосам для общественного транспорта (в 2016 году – 635), 850 – нарушения правил остановки и стоянки (в 2016 году – 526 комплексов).

За 2016 год было устранено 1 090 аварийно-опасных участков, в 2017 году на российских дорогах удалось ликвидировать 1 580 таких участков².

На территории Орловской области Общая статистика показывает, что по сравнению с 2016 годом наблюдается положительная динамика. Всего на территории области за 2017 год зарегистрировано более 9 тыс. ДТП, что почти на 17 % ниже, чем в 2016 году. С пострадавшими зарегистрировано 893 ДТП, в которых 112 человек погибли и 1082 получили ранения. Опять же в 2016 году число погибших было выше на 12 %, а число пострадавших – почти на 17 %.

¹ URL: <http://www.zr.ru/content/news/911017-opublikovana-statistika-dtp-za>.

² URL: http://www.fcp-pbdd.ru/press_center/news/overall/45953.

По вине водителей с признаками опьянения в 2017 году в области зафиксировано 109 ДТП (на 19 % меньше, чем в 2016 г.). Количество наездов на пешеходов также уменьшилось почти на 8 % и составило 245¹.

Все еще высокий уровень смертности на дорогах России, рождает вопрос об эффективности принимаемых в этом ключе профилактических мер.

Президентом страны было указано: «Считаю ключевой задачей воспитание культуры вождения, а это строгое исполнение Правил дорожного движения (ПДД), следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения»².

Передача полномочий по формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения Госавтоинспекции усиливает ее значимость в решении проблем безопасности дорожного движения и повышает роль пропаганды в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и снижению смертности на дорогах.

Несомненно, общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное управление транспортным средством и соблюдение ПДД. Впервые в мероприятиях, направленных на поиск решений по профилактике и снижению дорожно-транспортной аварийности, сделан акцент на роли и участии гражданского общества в повышении безопасности на дорогах в рамках шестого конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (сентябрь 2016 г., Санкт-Петербург)³.

Более 35 социальных проектов и акций из 15 регионов страны продемонстрированы на конгрессе. Среди них: «Безопасное расстояние» и «Я – пешеход» (г. Москва); «Добрый знак» (г. Ярославль); «Лайк водителю» (Пермский край); «Виртуальная реальность» и непрерывная система воспитания от детских садов до профессиональных училищ (Ростовская область); «Гражданин и полиция» (г. Екатеринбург); «Ночной патруль» (г. Киров); «Добровольная помощь на дороге» (г. Белгород); «Дорожный патруль – Калуга 40» (г. Калуга); «Шагающий автобус» (Республика Кабардино-Балкария) и др. Благодаря широте представленных проектов около тысячи школьников Санкт-Петербурга смогли принять участие в обучении на различных площадках.

Вызвал интерес и получил высокую оценку реализованный при участии ФКУ НИЦ БДД МВД России социально-психологический проект «Крэш-курс», направленный на формирование у молодежи позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения (использование ремней безопасности, недопущение вождения ТС в состоянии опьянения, соблюдение скоростного режима).

На круглых столах нашли свое отражение в форме широкой дискуссии вопросы взаимодействия органов власти, общественности и профессиональных сообществ в формировании дорожно-транспортной политики и системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также конкретных мер по их реализации при активном участии институтов гражданского общества.

Анализ зарубежного опыта по обеспечению безопасности дорожного движения показал, что не во всех зарубежных странах существует самостоятельная служба по

¹ URL: https://regionrel.ru/news/society/v_upravlenii_gibdd_umvd_rossii_po_orlovskoy_oblasti_podveli_itogi_raboty_vedomstva_za_2017_god.

² Путин рассказал, что поможет воспитать в стране культуру вождения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru>.

³ Безопасность на дорогах ради безопасности жизни. Международный конгресс [Электронный ресурс]. URL: <http://www.road-safety.ru>.

пропаганде безопасности дорожного движения, тогда как в России она насчитывает 85 лет со дня первого упоминания о необходимости решения вопросов безопасности уличного движения.

Пропагандой безопасности дорожного движения за рубежом занимаются подразделения Дорожной полиции, Министерство транспорта, Министерство образования, общественные организации по предупреждению и профилактике безопасности дорожного движения, добровольцы.

В таких странах как Германия, Япония, Китай, Финляндия пропаганда безопасности дорожного движения направлена в основном на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. В США, Израиле такая работа строится за счет расширения личного состава полиции путем привлечения добровольных помощников.

Во многих зарубежных странах, как и в России, принят программно-целевой подход к проблеме безопасности движения (Испания, Финляндия, Франция, Австрия и др.), где особое место занимает работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Так, в Испании используется система обучения дошкольников и школьников, направленная на формирование в сознании детей правил и норм поведения, ценностей и установок, необходимых для обеспечения их безопасности, а также для обеспечения высокого уровня преподавания безопасности дорожного движения в образовательных организациях. В рамках образовательной программы «Предоставление и обучение безопасности дорожного движения в классе» проходят подготовку школьные учителя, общественники-волонтеры, имеющие профильное образование и преподающие предмет в школе.

Безусловно, общей и главной причиной снижения аварийности в России и зарубежных странах является пропаганда безопасности дорожного движения, разработка и реализация государственных стратегий и целевых программ по повышению безопасности движения. Для эффективности все этапы их внедрения получают мощную пропагандистско-разъяснительную поддержку, что во многом определяет их успех.

Несмотря на то, что в рамках расширенного заседания Коллегии МВД России результаты деятельности ГИБДД за 2017 год Президентом Российской Федерации оценены высоко и отмечено снижение смертности на российских дорогах более чем на четверть по сравнению с 2013 годом, останавливаться на достигнутом не стоит.

Сформированный на 2017 год План мероприятий, направленный на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения, включает целый раздел информационно-пропагандистских мероприятий, что еще раз подчеркивает их важность и значимость в деле по обеспечению безопасности дорожного движения¹.

По словам Президента России В.В. Путина, «повышение безопасности дорожного движения должно стать самостоятельным направлением государственной политики... В этой сфере нужно создавать адекватные механизмы управления и взаимодействия. Должны быть четко распределены зоны ответственности, как по уровням власти, так и по ведомствам. Важно укрепить законодательную базу дорожно-транспортной

¹ См.: План мероприятий, направленный на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения: утв. Первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шуваловым от 9 декабря 2016 г. № 9429п-П9.

деятельности, восполнить существующие здесь пробелы»¹. Любая реформа может обеспечить положительные результаты лишь в том случае, когда в ее основу заложен накопленный предшественниками позитивный опыт с учетом имевших место упущений и ошибок. В подобной ситуации возрастает значимость историко-правовых исследований, посвященных углубленному ретроспективному анализу процессов становления и развития тех или иных государственно-правовых институтов. Применительно к проблематике предлагаемого научного исследования подобное утверждение актуализирует вопросы, связанные с исследованием социально-исторических предпосылок формирования и эволюции государственной системы организационно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, а также с определением места этой системы в государственном механизме России на различных этапах ее исторического развития.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в процессе осуществления административной деятельности ОВД по обеспечению безопасности дорожного движения.

Предметом исследования являются нормы действующего законодательства, регламентирующие административную деятельность ОВД по обеспечению безопасности дорожного движения.

Целью настоящей работы является комплексное исследование проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

Степень научной разработанности темы обусловлена исследовательскими работами таких научных деятелей, как: И.И. Веремеенко, В.В. Головкин, С.А. Гусейнов, А.Т. Дмитриев, И.Ш. Киясханов, А.С. Ловинюков, Ю.П. Луконин, В.И. Майоров, А.Л. Прозоров, Б.В. Российский, В.В. Гордиенко, В.А. Казюлин, П.А. Солошенко, А.В. Семенистый, С.В. Байгажаков, Т.Ш. Гайнетдинов, Н.С. Семенов и др.

Методика и методология исследования. В основу исследования правоотношений, возникающих в процессе осуществления административной деятельности ОВД по обеспечению безопасности дорожного движения положен структурный научный метод познания. Наряду с ним использованы и иные научные методы – исторический, диалектический, системно-функциональный, формально-логический, метод правового моделирования и др.

Теоретическую базу исследования составляют научные труды отечественных и зарубежных ученых-правоведов. В качестве фактического материала использовались положения Конституции РФ, федеральных законов, Кодекса РФ об административных правонарушениях, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, приказов МВД РФ и иных нормативных правовых актов, материалы научно-практических конференций, статистическая и аналитическая информация, материалы периодической печати и справочная литература.

¹ Материалы заседания президиума Государственного Совета Российской Федерации, посвященного безопасности дорожного движения обзор материалов СМИ (Вести.ru, ИТАР-ТАСС, РИА «Новости», радио «Маяк», Газета.ru, NEWSru.com) [Электронный ресурс]. URL: <http://archive.kremlin.ru/text/stcdocs/2005/12/100714.shtml>.

Глава 1. Обеспечение общественной безопасности – основа социальной стабильности населения

§ 1.1. Безопасность дорожного движения как составляющая национальной безопасности Российской Федерации

Понятие «безопасность» встречается у полицейстов XVIII–первой половины XIX вв., которые полагали, что безопасность в смысле охраны своих подданных (граждан) «составляет как бы жизнь и душу государства». Понятие «безопасность» также использовал в конце XVIII в. знаменитый немецкий ученый В. Гумбольдт, при этом отмечал, что основное призвание государства сводится исключительно к обеспечению безопасности своих подданных (граждан)¹.

Универсальный характер понятию «безопасность» придали два законодательных акта, принятых в Российской Федерации в 90-х годах: Федеральный закон «О безопасности»² и Федеральный закон «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»³. В указанном законе Российской Федерации под безопасностью понимается «состояние защищенности жизненно важных интересов личности общества и государства от внутренних и внешних угроз». В Федеральном законе «О защите населения от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»⁴ – безопасность трактуется как защищенность населения от чрезвычайной ситуации, под которой понимается обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы или иного бедствия и принесшая ущерб здоровью людей, окружающей природной среде, значительные материальные потери. Анализ названных законодательных актов помогает раскрыть понятие общественной безопасности через характеристику его основных признаков и сформулировать достаточно объемное определение.

Общественная безопасность является разновидностью национальной безопасности. Она представляет собой емкую социально-правовую категорию⁵.

Во-первых, общественная безопасность – это самостоятельное явление, имеющее историческую форму, содержание, механизмы возникновения, развития и поддержания.

Во-вторых, общественная безопасность – это одна из характеристик социальной действительности, которая свидетельствует о состоянии удовлетворения жизненно важных интересов личности, общества и государства.

В-третьих, общественная безопасность в терминологическом аспекте исходит от антонима «опасность». В связи с этим безопасность в филологическом смысле пред-

¹ Воля П.А., Фатьянов С.Н., Семикопенко Ю.В. Транспортное право: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2012. С. 218.

² Оборудование и средства для организации дорожного движения: учебное пособие / А.В. Петридис И.А. Новиков. Курск: Изд-во «Планета», 2010. С. 95.

³ О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: Федер. закон Рос. Федерации от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ: в ред. от 11 февраля 2013 г.

⁴ Развитие и современное состояние мировой автомобилизации: учеб. пособие / А.И. Шутов, И.А. Новиков, П.А. Воля. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2012. С. 85.

⁵ Воля П.А. Организация движения: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ, 2010. С. 143.

ставляет собой состояние, при котором не угрожает опасность; есть защита от опасности¹.

Под опасностью понимается способность причинить какой-нибудь вред, а также угроза жизни и здоровью человека, иным его ценностям².

Общественная безопасность в философском и филологическом смысле включает в себя два начала: безопасность и общество, представляющее собой совокупность исторически сложившихся форм совместной деятельности людей, иными словами, совокупность общественных отношений.

Национальная безопасность подразделяется на два вида: общественную и государственную³.

Обеспечение общественной безопасности, на сегодняшний день в целом непосредственно формирует основы социальной стабильности, а также является одним из важнейших факторов качества делового климата, инвестиционной активности. В наше время становится более очевидным, что XXI век должен стать веком безопасности человечества, так как по мере вхождения в новый постиндустриальный мир число проблем, составляющих угрозу общественной безопасности, множится⁴.

В современных условиях для общественной безопасности в России явную и скрытую угрозу несут не столько внешние, сколько внутренние факторы, которые при формировании концепции общественной безопасности, бесспорно, следует учитывать. Одна из важнейших концепций общественной безопасности является безопасность на дорогах. Безопасность дорожного движения – комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения⁵.

Перечень основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения изложен в статье 3 Закона «О безопасности дорожного движения»⁶. Первые три из них представляют собой переложение соответствующих конституционных норм в сферу регулирования обеспечения безопасности дорожного движения – это принципы демократического общества, базовым из которых является приоритет интересов личности над государственными интересами; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Четвертый из названных основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения – программно-целевой подход к деятельности по обеспечению

¹ Техническая эксплуатация автотранспорта: практикум / [А.А. Аникин и др.]. М.: ДГСК МВД России, 2011. С. 85.

² Организация дорожного движения: практикум / А.Н. Кокорев, А.М. Низаметдинов. М.: ДГСК МВД России, 2011. С. 246.

³ Кирьянов В. Не перечеркивать наработанное, а последовательно наращивать усилия // Профессional. 2009. № 5. С. 10.

⁴ Воля П.А., Фатьянов С.Н., Семикопенко Ю.В. Транспортное право: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2012. С. 218.

⁵ Повышение безопасности транспортных средств обеспечением рациональных значение эксплуатационных параметров: монография / А.И. Шутов, П.А. Воля, Н.А. Загородний. Белгород: Изд-во БГТУ, 2012. С. 113.

⁶ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 14 октября 2014 г. // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

безопасности дорожного движения – реализован в положениях ст. 10 Закона¹, посвященных программам обеспечения безопасности дорожного движения.

За последние 5 лет сформировалось понятие «транспортная безопасность государства». В рамках этого понятия мы вправе говорить об автомобильно-дорожной безопасности или о «дорожном обеспечении экономической и даже национальной безопасности»².

Подводя итог, необходимо отметить, что безопасность дорожного движения является составной частью общественной безопасности и выдвигается в ряд важнейших государственных проблем, решение которых связано с сохранением здоровья и жизни людей. Сегодня достаточно четко определен круг проблем в области безопасности дорожного движения. Практическая реализация этих проблем связана с огромными затратами, однако цена вопроса настолько высока, что государственные органы начинают все больше осознавать ее значимость для обеспечения национальной безопасности в целом³.

§ 1.2. Факторы, влияющие на состояние транспортной аварийности

Причину дорожно-транспортного происшествия мы определяем как явление (совокупность явлений), которое приводит к юридически значимым изменениям в сфере безопасности движения, а в итоге к наступлению вредных последствий, в том числе и общественно-опасных.

Выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП при расследовании уголовных дел данной категории необходимо не только в целях профилактики происшествий, но в большей степени для формирования юридической оценки деяний участников этого события⁴.

Все известные причины ДТП необходимо классифицировать по трем основаниям в зависимости от участия субъекта в формировании исследуемой причины. Так образуются три группы: субъективные, объективные (исключающие ответственность) и комплексные причины, состоящие из различных сочетаний элементов первой и второй группы⁵.

Во-первых, это действия или бездействия водителей транспортных средств, а во-вторых, действия других участников движения, нарушающие установленные правила безопасности движения. Такие нарушения правил могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности. Мотивация такого поведения включает в себя соответственно: а) пренебрежительное отношение к запретам, ограничениям и нормам безопасности, б) неспособность правильного восприятия и оценки обстановки или нежела-

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 28 декабря 2013 г. // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

² Воля П.А. Организация движения: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ, 2010. С. 143.

³ Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2012. № 7 (266). С. 99–101.

⁴ Алехин А.П.; Кармолицкий А.А. Административное право России. Издание 2-е, перераб. и доп. Зерцало, 2012. С. 154.

⁵ Кузнецов А.С. Соотношение контрольно-надзорной деятельности органов внутренних дел в области обеспечения транспортной безопасности и в области обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2011. № 8. С. 244–246.

ние принимать и неумение реализовать правильное решение при возникновении опасности во время движения¹.

Свыше трех четвертей всех ДТП связаны с нарушениями ПДД водителями транспортных средств. В каждом восьмом происшествии виноват водитель, находившийся в состоянии опьянения. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Каждый седьмой водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, не имеет права на управление транспортным средством. Вследствие выезда на полосу встречного движения происходит около 13 % дорожно-транспортных происшествий. Аварийность увеличивается по вине водителей транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80 % происшествий, совершаемых по вине водителей. Две трети всех происшествий из-за нарушений ПДД водителями совершается водителями легковых автомобилей². Большое число ДТП связано как с неправильным поведением пешеходов, так и с грубейшими нарушениями правил дорожного движения со стороны водителей³. Каждое четвертое ДТП связано с неправильным выбором скорости движения, каждое пятое – с выездом на полосу встречного движения и несоблюдением очередности проезда автомобилей на перекрестке⁴. При совершении каждого третьего (30,2 %) ДТП по вине «молодых» водителей отмечалось несоответствие скорости конкретным условиям движения, причина каждого седьмого (14,6 %) происшествия – несоблюдение очередности проезда, вследствие выезда на полосу встречного движения произошло каждое девятое (10,6 %) ДТП, а каждое пятнадцатое (6,7 %) ДТП совершено ими в состоянии опьянения⁵.

Анализируя содержание причины, как явления порождающего другое явление, необходимо раскрыть и такой детерминант следствия как условия. Под условиями следует понимать многообразные факторы, которые способствуют, создают возможность возникновения и проявления причины, порождающей следствие. И хотя условия не обладают потенциалом для воспроизводства следствия, без них причина либо не появится, либо не будет действовать. К условиям совершения ДТП можно отнести: усталость, болезненное состояние и недостаточность опыта водителя транспортного средства, а также сложные климатические условия, интенсивность движения, ненадлежащую организацию движения, ошибки в конструкции и строении дорожной системы и т.п. В последние годы приходится учитывать условия техногенного и социально-психологического характера: проявление тенденции к уменьшению размеров автомобилей, что приводит к снижению пассивной безопасности; увеличение мощности двигателей на отдельных моделях ТС, что приводит к превышению скоростного режима; концентрация транспорта на отдельных участках, которая порождает такие явления как «ярость на дорогах», т.е. возникновение агрессии водителей по отношению к другим и желание «отомстить» за некорректное поведение в свой адрес. Нельзя отрицать и существование так называемых «опасных зон» или «черных точек» на дорогах, где ДТП происходят при отсутствии явных причин под влиянием геомагнитных воздействий, на что неоднократно обращают внимание врачи.

¹ Семенов Н.С. К вопросу о теоретико-правовой характеристике административного принуждения // Тр. Акад. упр. МВД России. 2010. С. 325.

² URL: <http://www.gai63.ru>.

³ Кирьянов В. Не перечеркивать наработанное, а последовательно наращивать усилия // Профессional. 2009. № 5. С. 10.

⁴ URL: <http://www.gai63.ru>.

⁵ Административное право России: учебник / Л.Л. Попов, Ю.И. Мигачев, С.В. Тихомиров. М.: Проспект, 2011. С. 255.

ДТП являются основной причиной гибели людей. Они происходят по многим причинам, среди которых есть как технологические, так и человеческие факторы. Однако на риск попасть в ДТП часто влияют сторонние факторы – такие, как день недели, погодные условия и качество асфальтового покрытия¹.

Выявление факторов, значимо влияющих на риск ДТП при решении задачи повышения безопасности на дорогах должно рассматриваться как приоритетная задача. Это позволит принимать решения, которые действительно смогут устранить сторонние причины аварий².

Если рассматривать аварийность с позиции временного промежутка, то можно заметить, что распределение количества ДТП по дням недели неоднородно – в выходные дни, когда на улицах меньше машин, аварии менее вероятны. Наиболее аварийными днями являются пятница (16 %), среда (15,7 %) и четверг (14,8 %). Наименьшее количество дорожных происшествий произошло в воскресенье (11 %), день, который сильно уступает по числу аварий. Следовательно, окончание рабочей недели отмечается большим числом аварий, начало – небольшим, выходные наименее опасны.

Наибольшее число аварий приходится на апрель и май, наименее аварийным можно считать август. Рост числа ДТП в весенние месяцы можно объяснить плохими погодными условиями, изношенностью дорожного полотна и эмоциональным состоянием водителя.

При регистрации каждой аварии указывается время, когда она произошла. Значение этой переменной недостаточно точно, из-за особенностей регистрации ДТП, но целью анализа является нахождение наиболее аварийного времени суток. Распределение количества аварий также ожидается неоднородным; логично предположить, что в ночные часы происходит меньше аварий³.

Явный пик наблюдается в период от 18 до 21 часа и явный спад – в период с 1 часа ночи до 7 часов утра. Число аварий возрастает в течение всего дня. Период с 0 до 1 часа ночи характеризуется локальным пиком аварий, вероятно связанным с закрытием большинства городских объектов. Для всех дней недели распределение имеет примерно одинаковый вид с явной интенсивностью, приходящейся на вечерние часы. Тенденция к повышению риска аварийности между полуночью и 1 часом ночи в той или иной мере, связанная с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, выделяется для всех дней недели.

Август кроме низкого уровня аварийности вообще характерен еще и резким падением числа аварий в вечерние часы. Это может быть связано как с массовым пребыванием горожан в отпусках, так и набором наиболее благоприятных условий для дорожного полотна (хорошая освещенность, наличие дорожной разметки).

Большинство аварий происходит в вечернее время. Исходные данные относятся ко всем временам года, в том числе и зимой, когда, как известно, пик аварийности (17-20 часов) приходится на темное время. Езда с включенными фарами снижает аварийность даже в светлое время. Небольшое число аварий в снежную или дождливую погоду говорит о влиянии этого фактора на аварийность.

¹ Кокорев А.Н., Низаметдинов А.М. Организация дорожного движения: практикум. М.: ДГСК МВД России, 2011. С. 246.

² Петридис А.В., Новиков И.А. Оборудование и средства для организации дорожного движения: учебное пособие. Курск: Изд-во «Планета», 2010. С. 95.

³ Алехин А.П.; Кармолицкий А.А. Административное право России. Издание 2-е, перераб. и доп. Зерцало, 2012. С. 154.

Важное значение имеют состояние и особенности автомагистрали, на которой произошла авария. Так как крупные автострады обладают высоким качеством покрытия и большой шириной проезжей части по сравнению с дорогами районного значения.

Для ДТП просматривается явная тенденция к уменьшению количества аварий на крупных магистралях (Магистральная дорога, Магистральная улица районного значения); происшествия на них случаются почти в два раза реже, чем на городских улицах. Часто причиной аварии является потеря управляемости машины на различных сложных участках дороги¹.

По абсолютной величине наиболее аварийными являются горизонтальные участки, затем следуют дороги с уклоном. Лидерство в этом списке, казалось бы, самых безопасных участков является следствием их явного доминирования на дорогах. В относительном отношении доля аварий, произошедших на уклонах, намного больше, чем на горизонтальных участках.

Для каждой аварии фиксируется место и расположенные рядом дорожные сооружения. Примером может служить эстакада, остановка общественного транспорта или пешеходный переход. Интерес представляет распределение различного вида происшествий, произошедших на участках с различными сооружениями.

Наезды на пешеходов происходят на пешеходных переходах или остановках общественного транспорта; столкновения чаще всего происходят на перекрестках. Доли аварий, произошедших на мостах/эстакадах примерно равны. Подавляющее большинство столкновений со стоящим транспортом произошло на прямых участках (перегонах) при парковке.

Важными факторами аварийности являются ширина проезжей части, ширина разделительной полосы, ширина тротуара.

Итак, можно выделить несколько характерных особенностей. Во-первых, это небольшое количество аварий, произошедших на нешироких (до 10 м) дорогах. Максимальное число ДТП произошло на дорогах с шириной проезжей части от 10 до 20 метров. Ширина обочины аналогичным образом влияет на аварийность. На дорогах с широкими обочинами аварий происходит меньше, чем на дорогах с узкими.

Для каждого ДТП фиксируется количество пострадавших как со стороны нарушителя, так и со стороны другого участника дорожного движения. Распределение количества пострадавших имеет сложный вид и зависит от многих факторов, начиная от состояния покрытия, заканчивая освещенностью².

Наиболее часто встречающимся видом аварии является наезд на пешехода. Столкновения машин значительно менее вероятны. На долю остальных видов аварий приходится около 13 % от общего числа.

Число аварий с большим числом пострадавших невелико. Наиболее частыми являются ДТП с одним или двумя пострадавшими, что может произойти при столкновении или наезде на пешехода³.

Аварии с наибольшим числом пострадавших – это ДТП с большим количеством участников и небольшим (1-2) количеством транспортных средств. Это столкновения сильно загруженных автомобилей, автобусов и микроавтобусов.

¹ Шутов А.И., Воля П.А., Загородний Н.А. Повышение безопасности транспортных средств обеспечением рациональных значений эксплуатационных параметров: монография. Белгород: Изд-во БГТУ, 2012. С. 113.

² Техническая эксплуатация автотранспорта: практикум / [А.А. Аникин и др.]. М.: ДГСК МВД России, 2011. С. 85.

³ Кокорев А.Н., Низаметдинов А.М. Организация дорожного движения: практикум. М.: ДГСК МВД России, 2011. С. 246.

Среднее число пострадавших в авариях на различных участках дороги сильно отличаются. Так, в случае аварий на вершине подъема число жертв наибольшее. Причиной этого может быть то, что на пике подъема скорость машин максимальна и при лобовом ударе у пассажиров практически нет шансов на выживание.

Для различных типов происшествий среднее число пострадавших различается в зависимости от времени дня. Столкновения в ночное время в полтора раза более жестоки и число пострадавших больше. То же самое касается ДТП с наездом на препятствие – в ночное время они происходят на большей скорости, что приводит к травмам и (или) жертвам¹.

Для дневного и вечернего периода видны значимые различия в среднем чисел пострадавших при различных видах аварий. Для таких происшествий, как столкновение или наезд на стоящее транспортное средство число пострадавших выше в вечернее время. При таком происшествии, как опрокидывание, среднее число пострадавших совпадает.

Таким образом, широкий диапазон влияния автомобильного транспорта на все сферы жизни и деятельности человека и общества в целом предъявляет повышенные требования к обеспечению нормального и безопасного функционирования дорожного движения, структура которого выражена совокупностью четырех ее составляющих: участники движения – транспортные средства – дорожные условия – среда движения. Дорожное движение представляет собой сложную динамическую систему взаимного влияния большого числа факторов, учесть которые в одной модели, какой бы она совершенной ни была, не представляется возможным, необходимо всегда учитывать человеческий фактор.

¹ Воля П.А., Фатьянов С.Н., Семикопенко Ю.В. Транспортное право: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2012. С. 218.

Глава 2. Профилактика как фактор стабильности правопорядка

§ 2.1. Профилактика в системе предотвращения противоправных действий

Обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб.

ДТП – это последствия серьезных правонарушений, а профилактика ДТП представляет собой не что иное, как профилактику дорожно-транспортных правонарушений¹.

В большинстве случаев под профилактикой правонарушений понимают совокупность мер различного характера, в том числе «наиболее объемную по целевой направленности форму принуждения, направленную на устранение правовых аномалий в обществе еще до момента совершения правонарушения»². Законодатель установил его в Федеральном законе от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»³, где под профилактикой правонарушений понимается совокупность мер социального, правового, организационного, информационного и иного характера, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также на оказание воспитательного воздействия на лиц в целях недопущения совершения правонарушений и антиобщественного поведения.

Можно выделить главные черты профилактики правонарушений, раскрывающие ее содержание: профилактика правонарушений всегда подразумевает определенный комплекс мер различного характера (правового, социального и др.); профилактика правонарушений направлена на предупреждение возможных правонарушений, а не совершенных; профилактика правонарушений воздействует на причины и условия совершения правонарушений, способствует уменьшению их количества вплоть до полного искоренения; воздействие профилактики правонарушений направлено на лиц с антиобщественным поведением, или склонных к противоправному поведению.

Нельзя не отметить, что упомянутый закон уже не раз подвергался критике, которая в некоторых случаях является обоснованной⁴.

Во-первых, акту присуща некоторая неопределенность правовых норм. К примеру, не совсем ясно, что стоит понимать под термином «антиобщественное поведе-

¹ Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 8 ноября 2017 г.).

² Сизикова Н.М. Профилактика правонарушений в области избирательного права: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 9.

³ Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 26 (часть I), ст. 3851.

⁴ Швабауэр А. Угрозы Закона об основах системы профилактики правонарушений [Электронный ресурс]. URL: <http://ruspole.org/?p=5379>.

ние». В п. 6 ст. 2 Закона о профилактике дано довольно расплывчатое определение: антиобщественное поведение – это не влекущие за собой административную или уголовную ответственность действия физических лиц, нарушающие общепринятые нормы поведения и морали, права и законные интересы других лиц. Нужно учитывать такой момент, как субъективный фактор, т.е., по сути, из-за произвольного толкования данной нормы признание поведения человека антиобщественным будет зависеть от субъективного мнения уполномоченного лица.

Во-вторых, все формы профилактики правонарушений, перечисленные в ст. 17–27 Закона о профилактике, не прописаны детально. Содержатся лишь общие формулировки, а также отсылочные нормы к законодательству Российской Федерации и иным нормативным правовым актам субъектов профилактики, которые сами решают, как они будут проводить подобные действия. К примеру, Закон о профилактике устанавливает, что органы прокуратуры обладают полномочиями субъектов профилактики правонарушений в пределах своей компетенции. При этом законодатель не учел, что в компетенцию прокуратуры профилактика правонарушений не входит, однако этот орган осуществляет надзор за исполнением законов и Закон о профилактике не является исключением. Логично предположить, что один орган не может одновременно осуществлять надзор и быть субъектом осуществления профилактики.

В-третьих, применение Закона о профилактике может повлечь нарушение прав граждан. Допустим, что человек не совершил никакого правонарушения, однако его действие было расценено сотрудниками правоохранительных органов как антиобщественное. В соответствии с законом в этом случае человек должен будет пройти определенные процедуры без какого-либо разбирательства, суда и против своей воли, несмотря на то, что он мог ничего и не совершить. В данном случае возникает противоречие между анализируемым законом и ч. 2 ст. 55 Конституции РФ, которая гласит, что «в Российской Федерации не должны издаваться законы, отменяющие и умаляющие права и свободы человека и гражданина»¹.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения – одна из важнейших социально-экономических задач современной России, решить которую возможно только совместными усилиями органов государственной власти различных уровней при партнерстве общественных институтов².

Принятие ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»³ значительно активизировало действия государства, направленные на снижение дорожно-транспортного травматизма.

Основополагающим нормативным правовым актом, регулирующим вопросы организации и обеспечения безопасности в области дорожного движения, является Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁴. Он определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения

¹ Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.: с поправками от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ; от 21 марта 2014 г. № 6-ФКЗ; от 21 июля 2014 г. // Рос. газ. 1993. 25 дек. № 237.

² Шакирьянов М.М., Васильева И.В. Правовое регулирование пропаганды безопасности дорожного движения: современное состояние и перспективы развития // Вестник Казанского юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2016. № 3. С. 54.

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864: в ред. от 11 октября 2016 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

⁴ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г.

на территории Российской Федерации. В нем не предусмотрены нормы, прямо определяющие деятельность по формированию негативного отношения к нарушениям в области дорожного движения и пропагандирующие безопасное участие в данном процессе.

Указом Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 15 июня 1998 г. № 711 утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ¹, где пунктом 11 определена обязанность по разъяснению законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах. Данный нормативный правовой акт практически единственный документ, прямо обязывающий проведение пропагандистских мероприятий в области дорожного движения и направленный на формирование негативного отношения со стороны участников движения к нарушениям в данной сфере. Субъектами профилактической работы являются подразделения Госавтоинспекции, СМИ, автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением, а также дошкольные и иные образовательные учреждения.

Система профилактики безопасности дорожного движения должна найти ответ на вопрос о том, кто и в какой степени может и должен участвовать в профилактической работе по распределению функций между различными субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, между подразделениями и службами органов внутренних дел и подразделениями Госавтоинспекции, между сотрудниками отделов пропаганды и работы с общественностью.

Профилактика нарушений в области безопасности дорожного движения – целенаправленная деятельность, осуществляемая субъектами, обеспечивающими данный процесс по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, а также распространению знаний, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, которые регламентируют поведение участников дорожного движения.

Среди основных профилактических мер достижения целей по обеспечению безопасности дорожного движения важное место занимают формирование общественного правосознания и пропаганда правомерного поведения на дорогах с использованием разнообразных форм и методов, а также накопленного опыта проведения различных мероприятий по профилактике безопасности дорожного движения.

Таким образом, законодательное закрепление понятия «профилактика правонарушений» состоялось в 2016 г. Вместе с тем, очевидно, что закон несовершенен и нуждается в доработке. Учитывая же, что профилактика правонарушений направлена на сохранение и укрепление правопорядка, недооценивать важность и значимость принятого закона нельзя, а, соответственно, необходимо его совершенствовать и разрабатывать новые эффективные программы профилактики правонарушений.

№ 196-ФЗ: с изменениями от 26 июля 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711: с изменениями от 16 мая 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897.

§ 2.2. Организация деятельности ДПС в профилактической работе

Значимую роль в профилактике безопасности дорожного движения играет дорожно-патрульная служба ГИБДД, которая осуществляет следующие функции: контроль на специально оборудованных постах и по маршрутам патрулирования данной службы за соблюдением участниками дорожного движения ПДД; оказание содействия и помощи гражданам, а также юридическим лицам в реализации их законных прав и интересов при непосредственном участии в дорожном движении; осуществление распорядительно-регулирующих действий; осуществление согласно действующему законодательству Российской Федерации производства по делам, связанным с административными правонарушениями; осуществление неотложных действий на местах дорожно-транспортных происшествий; осуществление мероприятий, направленных на сопровождение транспортных средств; исходя из анализа аварийной обстановки, разработка мер реагирования по снижению ДТП, а также предоставление предложений по сокращению числа погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях; информирование населения, в т.ч. с использованием СМИ о текущей обстановке, аварийности, причинах дорожно-транспортных происшествий, а также мерах по их снижению; проведение в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России работы по розыску автотранспортных средств, а также участников дорожного движения, которые скрылись с места дорожно-транспортного происшествия; участие совместно с заинтересованными субъектами как властного, так и общего характера в реализации мер профилактического характера, направленных на обеспечение дорожно-транспортной безопасности; контроль за эксплуатационным состоянием уличной дорожной сети и средств регулирования, а также за соблюдением требований по осуществлению ремонтно-строительных работ на дорогах, улицах, площадях и принятию неотложных мер по устранению факторов, создающих опасность по снижению безопасности дорожного движения; обеспечение в пределах своих полномочий и согласно действующему законодательству РФ мер по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности в зонах ответственности данной структуры; участие в пределах своих полномочий в реализации задач, определенных планами перевода органов внутренних дел на военное время и в действиях при чрезвычайных (кризисных) ситуациях.

Для понимания рассматриваемого вопроса приведем пример положительной реализации полномочий ДПС в рассматриваемой сфере общественных отношений на примере отдельных субъектов. Так, с 21 по 28 сентября 2017 г. в Казани проведена «Неделя безопасности дорожного движения». Цель мероприятия – профилактика детского дорожно-транспортного травматизма и повышение безопасности дорожного движения. Только с начала сентября на дорогах Казани были зарегистрированы 14 ДТП, в которых различного рода травмы получили 16 юных участников дорожного движения. Из них 10 – пешеходы в возрасте от 8 до 15 лет.

Для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и повышения безопасности дорожного движения у образовательных организаций в рамках «Недели безопасности» проведен целый ряд мероприятий.

В рамках профилактической работы с родителями сделан акцент на необходимости соблюдения детьми и подростками правил безопасного поведения на дорогах, на особенностях восприятия информации детьми разных возрастов, а также на необходимость моделирования и обсуждения опасных ситуаций, в которых те могут оказаться на дорогах.

Со школьниками проведены занятия с использованием индивидуальных схем безопасности «дом – школа – дом» и пешеходные экскурсии по улично-дорожной сети вблизи образовательных организаций.

Ежедневно на последнем уроке педагоги проводились «минутки безопасности». На них детям напомнили о необходимости соблюдения Правил дорожного движения с учетом погодных условий и особенностей улично-дорожной сети.

Кроме этого, в образовательных организациях был организован контроль со стороны педагогического состава и родительских комитетов за использованием детьми и подростками световозвращающих элементов.

Статистика ДТП в России с пострадавшими детьми в возрасте до 18 лет представлена в виде диаграммы на графике 2.

Статистика ДТП в России с пострадавшими детьми в возрасте до 18 лет

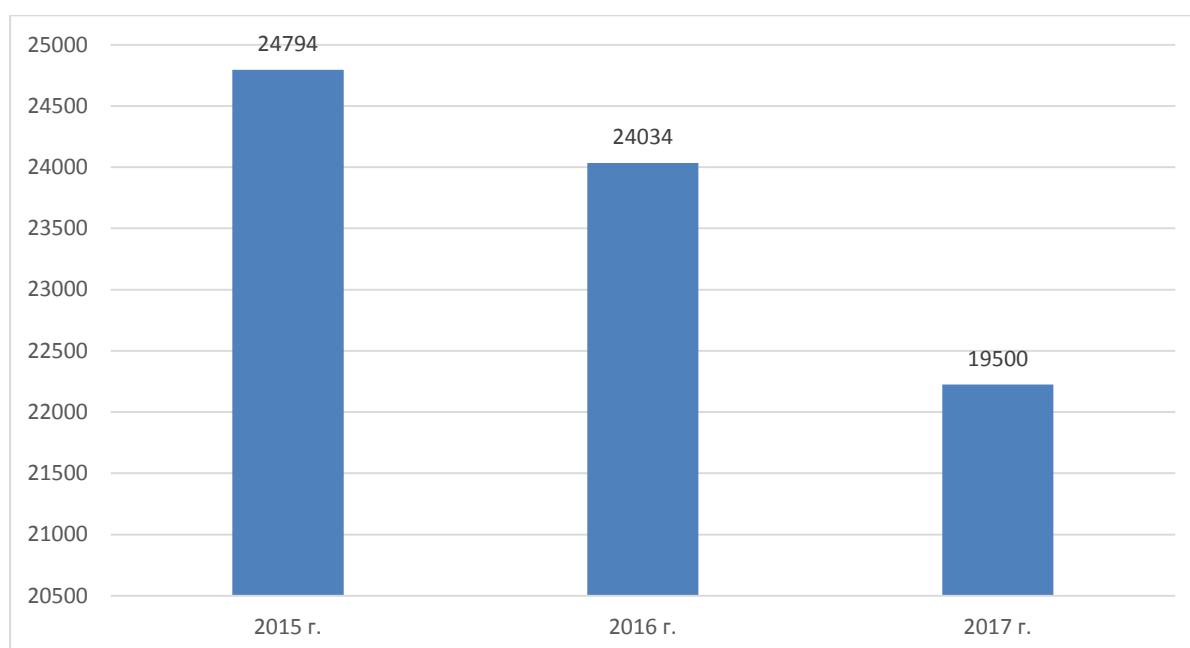


График 2.

Основной задачей ДПС является обеспечение всеми участниками дорожного движения соблюдения ПДД в целях сохранения их жизни, здоровья, а равно имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта¹.

В целях более предметного анализа правовой природы данной функции приведем краткую характеристику Правил дорожного движения. В соответствии с п. 4 ст. 22 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» единообразный порядок осуществления дорожного движения на всей территории страны определяется ПДД, утвержденными Правительством РФ. Правила призваны урегулировать действия участников дорожного движения и обеспечить меры безо-

¹ См.: Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. 2015. № 7. С. 55.

пасности по всем участкам, имеющим возможность передвижения наземных транспортных средств (исключая железнодорожные).

Абсолютизация выявляемости правонарушений уводит на второй план основную задачу ДПС ГИБДД. Заметим, что в последнее время наблюдается усиление тенденции к погоне за «собираемостью» штрафов за правонарушения, выявленные с помощью технических средств видеofиксации. В силу того, что выявить, пресечь и документально оформить все нарушения Правил дорожного движения практически невозможно, сотрудники ДПС ГИБДД должны быть хорошо знакомы с результатами анализа аварийности в обслуживаемой зоне и на этой основе использовать основную часть служебного времени на пресечение наиболее опасных для данного участка нарушений.

Необходимым условием обеспечения безопасности дорожного движения является реализация полицией комплекса мер, направленных на снижение латентности данного вида нарушений, а также профилактических мероприятий плана проведения профилактического мероприятия осуществляется службой ДПС ГИБДД МВД России на основе анализа: аварийности на территории, где планируется проведение мероприятия; сведений, поступивших из органов государственной власти и местного самоуправления, от общественных объединений, граждан, а также размещенных в средствах массовой информации и содержащих данные о систематическом совершении правонарушений в области дорожного движения, в том числе водителями, находящимися в состоянии опьянения; результатов правоприменительной практики подразделений; опыта проведения аналогичных мероприятий; технической оснащенности подразделения Госавтоинспекции, в том числе возможности использования передвижных наркологических пунктов; рекогносцировки местности; обследования улично-дорожной сети в районе проведения мероприятия.

При выборе места проведения профилактического мероприятия учитываются: ширина и иные параметры участка дороги (улицы) и его освещение; наличие съездов и примыканий, где могут быть припаркованы патрульные автомобили Госавтоинспекции; наличие достаточного места для остановки транспортных средств проверяемых водителей, исключающее создание заторовых ситуаций; возможность у водителей избежать проверки путем изменения маршрута следования; удаленность стационарных медицинских учреждений, имеющих лицензию на проведение медицинского освидетельствования на состояние опьянения (при отсутствии передвижных наркологических пунктов).

В целом план должен предусматривать содержание мероприятия, время, место и порядок его проведения (район города, населенный пункт, участок дороги), расчет и расстановку сил и средств подразделений Госавтоинспекции, других служб органов внутренних дел, участвующих в проведении мероприятия (в состав нарядов могут быть включены сотрудники МВД РФ), порядок организации связи и взаимодействия, в том числе с нарядами граничащих строевых подразделений и других подразделений территориальных органов внутренних дел, сигналы и условные знаки, возможность и формы маневра силами и средствами при изменении оперативной обстановки. В необходимых случаях готовится картографическое решение.

Непосредственно перед проведением профилактического мероприятия производится инструктаж, на котором доводятся до сведения расстановка сил и средств, особенности проведения мероприятия, определяется порядок связи и взаимодействия между нарядами, распределение функций, порядок отстранения от управления транспортным средством, освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Наряды ДПС получают от руководителя, дежурного информацию об оперативной обстановке, а также другие сведения, имеющие прямое отношение к проведению мероприятия. Также со-

общается о недостатках, выявленных в процессе ранее проведенных аналогичных мероприятий.

Тактика действий сотрудников ДПС должна обеспечивать реализацию профилактических мер в отношении максимального количества проезжающих водителей транспортных средств при минимальной задержке каждого из них. Для этого достаточно провести краткую беседу с водителем по тематике мероприятия и получить ответ на вопрос, употреблял ли он перед поездкой алкогольные напитки или наркотические вещества. При отсутствии признаков опьянения водителю предлагается продолжить движение, а при наличии агрессивной реакции или неадекватных ответов на вопрос об употреблении алкоголя или запрещенных препаратов, нарушениях речи, резком изменении окраски кожных покровов принимается решение о проведении освидетельствования на состояние алкогольного опьянения или направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Дальнейшие действия осуществляются в порядке, предусмотренном Административным регламентом, Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации.

При проведении мероприятия в целях предупреждения и разрешения конфликтных ситуаций с участниками дорожного движения обязательным является использование видеорегистраторов и иных средств видеонаблюдения. Необходимо заметить, что технические средства, используемые при проведении административного расследования, должны быть сертифицированы, иметь действующее свидетельство о поверке, выдаваемое органами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, и применяться в соответствии с инструкциями и методическими указаниями.

В случае проведения мероприятия на территории населенных пунктов, расположенных на значительном расстоянии от стационарных медицинских учреждений, осуществляющих медицинское освидетельствование на состояние опьянения, необходимо применение передвижных наркологических пунктов.

Подведение итогов является обязательным после каждого проведенного мероприятия. Оно осуществляется отдельно для руководящего (по организационной составляющей) и инспекторского состава. При подведении итогов отмечаются положительные аспекты проведенного мероприятия (недопущение дорожно-транспортных происшествий, выявленные факты нахождения водителей в состоянии алкогольного или с признаками наркотического опьянения и т.д.). Также дается оценка недостаткам (при наличии), имевшим место в действиях сотрудников. Принимаются меры по размещению материалов о результатах проведения мероприятий в средствах массовой информации. Результаты анализа должны быть использованы при планировании и проведении мероприятий в дальнейшем.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения как составная часть обеспечения транспортной безопасности – деятельность, направленная в первую очередь на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Глава 3. Взаимодействие с субъектами профилактики по обеспечению безопасности дорожного движения

§ 3.1. Взаимодействие с органами местного самоуправления (на примере Липецкой области)

Одним из субъектов профилактики являются органы местного самоуправления. Например, в рамках реализации полномочий сотрудниками УГИБДД УМВД России по Липецкой области выдаются предписания должностным и юридическим лицам на устранение недостатков в содержании и обустройстве улично-дорожной сети региона, в том числе органам местного самоуправления – владельцам дорог.

За 6 месяцев 2017 г. сотрудниками ГИБДД выдано 3 948 предписаний Главам городских и сельских поселений муниципальных районов Липецкой области, а также должностным и юридическим лицам подразделений Администрации города Липецка. В случае неисполнения законных предписаний в отношении указанной категории лиц составляются административные материалы. Так, за неисполнение указанных предписаний составлено 179 административных материалов по части 1 статьи 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В течение 1 полугодия 2017 года обеспечено осуществление контроля за состоянием и обустройством дорог на участках, прилегающих к образовательным учреждениям. По итогам проверок в связи с выявленными нарушениями составлено 180 административных материалов по статьям 12.33, 12.34, 19.5 ч.1 КоАП РФ, в том числе 14 – в отношении юридических лиц – владельцев дорог и ответственных за их содержание. В рамках административного делопроизводства в порядке ст. 29.13 КоАП РФ внесено 112 представлений об устранении причин и условий, способствовавших совершению правонарушений. В органы прокуратуры направлено 20 информационных¹.

По результатам проведенных мероприятий в адрес органов местного самоуправления направлена информация о необходимости разработки адресных целевых программ, результаты проводимых обследований размещены на ведомственных Интернет-сайтах. В целях обеспечения нормативного содержания расположенных на улично-дорожной сети Липецкой области пешеходных переходов за 2016 год проведено 5 557 обследований. В ходе данных проверок выявлено 2 050 нарушений и недостатков в содержании и обустройстве переходов. По фактам выявленных нарушений составлено 238 административных материалов по ст. 12.33, 12.34, 19.5 ч.1 КоАП РФ, из которых 21 – в отношении юридических лиц – владельцев дорог и ответственных за их содержание. В рамках административного делопроизводства в порядке ст. 29.13 КоАП РФ внесено 150 представлений об устранении причин и условий, способствовавших совершению правонарушений. В органы прокуратуры направлено 35 информационных, по итогам рассмотрения которых инициирована подача 14 исков в защиту интересов неопределенного круга лиц в области безопасности дорожного движения².

В целях повышения информативности и безопасности движения на участках, где обустроены пешеходные переходы, в течение 1 полугодия 2017 г. во взаимодействии с органами местного самоуправления, являющимися собственниками автодорог, проведена работа по внедрению инновационных технических средств организации дорожно-

¹ Управление ГИБДД УМВД России по Липецкой области [Электронный ресурс]. URL: <https://48.xn--b1aew.xn--p1ai/gumvd/structure/item/8749238>.

² Там же.

го движения. Дополнительно обустроено 15 нерегулируемых пешеходных переходов, на 131 существующем заменены дорожные знаки «Пешеходный переход» на знаки, выполненные на щитах большого размера из флуоресцентной пленки желтого цвета, на 86 – в летний период наносилась двухцветная дорожная разметка «Зебра».

Стоит отметить, что при разработке стратегии по безопасности дорожного движения на 2018–22 годы будет использован опыт Липецкой области. Свои наработки представители Липецкой делегации представили на парламентских слушаниях в Госдуме¹.

За последние десять лет в Липецком регионе удалось более чем на треть снизить количество погибших и раненых в автомобильных авариях. Достигнуть этого удалось благодаря серьезной профилактической работе. Уже двадцать лет в Липецкой области действует государственная программа по безопасности дорожного движения, созданы специальные комиссии, которые координируют эту работу.

В 2010 году Липецкая область стала участником международного проекта по безопасности дорожного движения, в рамках которого водителям напоминали о важности соблюдения скоростного режима, использования ремней безопасности и детских удерживающих кресел.

По мнению начальника управления административных органов Липецкой области, вся большая работа, которая проводится в Липецкой области, получила положительную оценку. Был внесен целый ряд предложений – и прежде всего по ужесточению ответственности в отношении злостных нарушителей – вплоть до пожизненного лишения водительских прав для тех, кто совершает ДТП с тяжкими последствиями. Руководством региона предложено также внести ряд изменений в федеральное законодательство по вопросу регулирования транспортных средств – во дворах, выезд на тротуар, на газон, детские площадки – сегодня это не урегулировано в Российской Федерации².

Профилактическую работу сейчас проводят в детских садах, школах и образовательных организациях области. И такой опыт Липецкой области будет распространен по всей стране.

Таким образом, взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России с органами местного самоуправления в рамках профилактики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, является весьма важным аспектом, т.к. органы местного самоуправления являются владельцами автомобильных дорог и обязаны устранять недостатки по предписаниям должностных лиц в рамках реализации полномочий сотрудниками Госавтоинспекции территориальных органов МВД России, что в конечном итоге ведет к совершенствованию комплекса профилактических мероприятий в рамках рассматриваемых правоотношений.

§ 3.2. Взаимодействие со СМИ

Как уже отмечалось, принятие ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»³ значительно активизировало действия государства, направ-

¹ Филиал Всероссийской государственной телерадиокомпании «ГТРК «Липецк» [Электронный ресурс]. URL: <http://vesti-lipetsk.ru/lipeckij-opyt-profilaktiki-dtp-uchtut-pri-razrabotke-federalnoj-strategii>.

² Там же.

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 г.: в ред. от 11 октября 2016 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

ленные на снижение дорожно-транспортного травматизма. На проведение информационно-пропагандистских кампаний, использующих наиболее действенные каналы коммуникации, благодаря которым должен повыситься уровень грамотности, ответственности и уровень самосознания участников движения, запланировано потратить 380 млн рублей. Отдельной строкой в финансировании стоит пропагандистская кампания в СМИ. На подготовку и трансляцию соответствующих телерадиопрограмм как на федеральных, так и на местных и кабельных каналах до 2020 года потратят более 2,5 млрд рублей. Еще 730 млн рублей потратят на организацию соответствующих рубрик в печатных СМИ и выпуск специализированной печатной продукции.

Программа предусматривает расходование 220 млн рублей на ежегодное проведение всероссийского конкурса профессионального мастерства водителей, а также на пропагандистскую кампанию среди водителей грузового и пассажирского транспорта.

На общее состояние дорожной безопасности преобладающее влияние оказывает человеческий фактор. Как показывают социологические исследования, в нашей стране среди участников дорожного движения отмечается низкий уровень правовой культуры, широкое распространение сознательного пренебрежения к соблюдению ими требований безопасности дорожного движения¹. Практика показала, что одними административными мерами эту проблему решить нельзя. В связи с этим информационно-пропагандистская работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий получила существенное развитие.

Одно из важнейших направлений обеспечения безопасности дорожного движения – формирование культуры на дорогах и воспитание негативного отношения к нарушениям Правил дорожного движения. По словам Виктора Кирьянова, «...за последние пять лет в России прошел ряд широкомасштабных социальных кампаний, адресованных различным группам участников дорожного движения, и все они принесли ожидаемый эффект. В рамках таких информационных проектов были затронуты три основные темы: вопросы детской пассажирской безопасности, вопросы пропаганды соблюдения скоростного режима и безопасность пешеходов»².

Одним из основных и самых эффективных инструментов пропаганды является взаимодействие со средствами массовой информации, т.к. ни одно мероприятие не обходится без привлечения средств массовой информации, ведь, без сомнения, главной для силовых структур является роль СМИ как одного из ключевых каналов воздействия на общественность, как средства управления общественным мнением. Именно для совершенствования сотрудничества работают подразделения пропаганды и зачастую добровольно берут на себя и часть функций пресс-службы, эффективность которой зачастую зависит от уровня профессионализма сотрудников.

Другими словами, СМИ обеспечивают расширенную форму человеческой коммуникации и могут выступать социальными партнерами в достижении целей и задач, стоящих перед Госавтоинспекцией. Особенности деятельности подразделений пропаганды ГИБДД заключаются в необходимости их тесного взаимодействия со СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Формирование положительного отношения населения к деятельности Госавтоинспекции – одна из основополагающих задач служб пропаганды в подразделениях Госавтоинспекции. Основа успеха деятельности полиции заключается в доверии к ней со стороны граждан. А доверие это формируется, в том числе, и через публичное пространство. Адекватная оценка руко-

¹ Панкратова А.А. Оценка эффективности телевизионной рекламы с положительным и отрицательным эмоциональным воздействием // Психология. 2014. Т. 11. № 1. С. 114.

² Выступление Виктора Кирьянова 14 марта 2013 года на 17-ом заседании Сотрудничества в рамках ООН в Женеве / Официальный сайт ГУ ОБДД МВД РФ.

водством значимости повседневной работы по взаимодействию со СМИ позволит в перспективе избежать проблем, связанных с отторжением «людей в погонах». Для достижения этой цели необходимо следовать общим правилам работы со СМИ.

Содействие различным службам органов и подразделениям ГИБДД, в том числе и ДПС, в их работе по профилактике нарушения правил дорожного движения является одной из основных задач подразделений пропаганды безопасности дорожного движения. Содействие это осуществляется в основном двумя способами: опосредованным созданием положительного общественного мнения о работе полиции и непосредственным влиянием на ход событий через выступления в СМИ.

Как одна из форм такого взаимодействия, может быть использование средств массовой информации для поиска возможных свидетелей, потерпевших и разыскиваемых лиц, транспорта, опознание погибших по опубликованным или показанным по телевидению фотографиям.

Другая, не менее эффективная форма привлечения СМИ для организации помощи граждан в профилактике дорожно-транспортных происшествий может служить пропаганда телефонов доверия и успешных примеров его использования, а также освещение проблем через пресс-релизы.

Объективные профилактические выступления в СМИ о деятельности ГИБДД формируют правосознание граждан, влияют на профилактику в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и привлечение населения к оказанию помощи ГИБДД. К сожалению, среди сотрудников полиции существует твёрдое убеждение, что СМИ только мешают работать. Но из-за отсутствия продуктивного сотрудничества со СМИ нередко это убеждение подтверждается жизненным опытом. Здесь необходимо понять суть института СМИ – доносить до народа всю полученную информацию, независимо от того, положительно или отрицательно она влияет на работу других институтов общества. Поэтому необходимо примириться с существованием средств массовой информации, как с неотъемлемым атрибутом цивилизации, понять неизбежность желательного или нежелательного взаимодействия с ними и научиться обращать это взаимодействие в свою пользу, потому что информационное поле не терпит пустоты. Если не появляется положительная информация, то её может заменить отрицательная.

Необходимо овладеть навыками ведения беседы с представителями общественности и СМИ каждому сотруднику полиции. Практика, когда сотрудник ДПС отказывается отвечать на вопросы корреспондентов и для любых разъяснений отсылает к вышестоящему начальнику, не только изжила себя, но и оценивается негативно, потому что порождает критику и непонимание со стороны общества. Любой сотрудник полиции, прежде всего, работает на общество и обязан квалифицированно общаться с представителями общества в рамках своей компетенции.

Сотрудники подразделений ГИБДД в своей работе используют средства массовой информации для опровержения ложной информации, с целью выявления потерпевших и свидетелей дорожно-транспортных происшествий. Немаловажной целью является пропаганда безопасности дорожного движения, но очень часто сотрудники избегают общения с представителями СМИ, так как боятся негативных последствий.

В Липецкой области, как и в подавляющем числе субъектов Российской Федерации, выпускаются печатные издания, такие как газета «Добрая дорога детства», «Дорожная азбука», «Дорожный алфавит», «Тетрадь юного пешехода» и другие.

За 2015–2016 гг. в Липецкой области было подготовлено 6 189 материалов в СМИ (выступления должностных лиц, информация и сюжеты о работе ГИБДД г. Липецка, мероприятиях по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, задержаниях, дорожно-транспортных происшествиях, организации дорожного движе-

ния и пр.): в газетах и журналах – 1 757 материалов; на радио – 3 386 материалов; на телевидении – 1 046 материалов.

За указанный период активно проводилась работа по освещению вопросов безопасности дорожного движения в тематических рубриках по ПДД, из них: ежедневная рубрика «Эх, дороги!» на радиоканале «Эхо Москвы»; ежедневная сводка ГИБДД на сайте МВД по Липецкой области и пр.

В СМИ освещаются актуальные проблемы безопасности дорожного движения: состояние аварийности на дорогах региона, рейды и акции, изменения в законодательстве, принимаемые органами власти меры по профилактике дорожно-транспортного травматизма, разъяснения уголовно-правовых последствий правонарушений в сфере БДД. Осуществляется трансляция видеороликов участием известных людей и представителей власти, проводятся блиц опросы горожан.

Таким образом, одной из действенных форм профилактики в сфере безопасности дорожного движения является сотрудничество в этом направлении со средствами массовой информации. Следует активизировать информационное воздействие на участников дорожного движения, особенно в сельской местности, с целью формирования у населения устойчивых стереотипов законопослушного поведения, целесообразности соблюдения ими правил дорожного движения; информирования граждан о проводимых профилактических мероприятиях, в чем огромная роль принадлежит средствам массовой информации.

§ 3.3. Взаимодействие с образовательными организациями

С целью правового просвещения и профилактики девиантного поведения среди несовершеннолетних в 2012 году курсантами и слушателями Филиала Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя было создано Молодежное общественное содружество «Товарищество» (МОСТ), основной деятельностью которого являлось: пропаганда здорового образа жизни, профилактика преступности и обучение основам поведения на дорогах учащихся образовательных учреждений Рузского района Московской области. Однако пропаганда безопасности дорожного движения не являлась приоритетным направлением МОСТа и данным вопросам уделялось недостаточно внимания. В связи с чем, в январе 2016 года по инициативе кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий на базе Филиала был образован «Молодежный центр безопасности дорожного движения» (далее – МЦБДД). Цель создания МЦБДД – пропаганда безопасности дорожного движения среди воспитанников дошкольных образовательных организаций и обучающихся.

Основными направлениями деятельности МЦБДД являются: проведение выездных мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения в школах и детских садах; проведение мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения на базе Филиала; разработка курсантами и слушателями, обучающимися по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения», сценариев мероприятий и последующее их проведение с целью усиления практической направленности обучения; ориентация научно-исследовательской работы курсантов и слушателей по актуальным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения¹.

¹ Там же. С. 372.

Для реализации первого и второго направления деятельности курсантами и слушателями Филиала ежемесячно проводятся выездные занятия в детских садах и школах Рузского района Московской области, а также в Рузском социально-реабилитационном центре для несовершеннолетних детей «Астарта». Такие занятия носят практический характер и охватывают наиболее актуальные проблемы безопасности дорожного движения. Кроме этого, базе Филиала проводятся различные мероприятия, посвященные вопросам профилактики безопасности дорожного движения. Например, совместно с ОГИБДД ОМВД России по Рузскому району и Управлением образования администрации Рузского района периодически проводятся Слеты отрядов юных инспекторов дорожного движения образовательных организаций Рузского муниципального района. В рамках деятельности МЦБДД проводятся различные флешмобы и распространяются наглядные материалы о необходимости соблюдения правил дорожного движения возле образовательных организаций Рузского района, такие как «Ребенок-пассажир», «Пешеход на переход» и т.п.

Для реализации третьего направления деятельности коллективом кафедры в соответствии с рабочими программами учебных дисциплин «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» и «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД» подготавливаются методические разработки и частные методики преподавания отдельных тем, рассматривающих вопросы профилактики и пропаганды безопасности дорожного движения.

Методические рекомендации по дисциплинам «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» и «Учения» включают задания по подготовке мероприятий по безопасности дорожного движения для различных категорий обучающихся (дошкольного возраста, начальных или старших классов) и взрослого населения. Курсанты и слушатели на практических занятиях разрабатывают лекции, презентации, викторины, конкурсы и игры по вопросам безопасности дорожного движения. Наиболее интересные материалы используются в дальнейшем при проведении занятий в школах и детских садах.

Так приобретаются практические навыки и развиваются компетенции, необходимые выпускникам для самостоятельной работы в подразделениях ГИБДД. Как отметила И.И. Кузнецова, «проведение занятий в условиях естественного полигона способствует тренировке умений и навыков профессионального общения и развитию коммуникативной компетентности как комплекса личностных качеств и характеристик»¹.

В свою очередь, методические рекомендации по дисциплине «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД» содержат задания по анализу аварийности и дорожно-транспортного травматизма с участием детей на конкретной территории в определенный период времени с помощью многопараметрической информационно-аналитической системы моделирования и прогнозирования ситуаций в области обеспечения безопасности дорожного движения. По результатам проведенного анализа готовятся статистические и информационные материалы для публикации в средствах массовой информации, а также для доклада на заседаниях Комиссии по безопасности дорожного движения администрации Рузского района Московской области.

¹ Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся вузов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде дорожного движения // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2015. № 4. С. 184–185.

Для реализации четвертого направления в Филиале создано научное сообщество курсантов и слушателей. Члены научного сообщества занимаются изучением и анализом наиболее актуальных проблем обеспечения безопасности дорожного движения, представляют результаты своей научно-исследовательской работы на научно-практических конференциях, научно-методических семинарах, участвуют в конкурсах на лучшую студенческую научную работу.

Таким образом, считаем целесообразным рекомендовать всем образовательным организациям МВД России создавать аналогичные организации и сообщества с целью пропаганды и профилактики безопасности дорожного движения в своих регионах, а также для повышения практической направленности учебного процесса. При взаимодействии сотрудников ГИБДД с образовательными организациями необходимо применять различные формы работы: урок-практикум, урок-конкурс, интегрированный урок и др. Форма занятий может быть в виде факультативов или открытых уроков.

§ 3.4. Взаимодействие с общественными и другими субъектами профилактики

За последние годы проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в России крайне обострились, в связи с чем, перед государством встала такая важная задача, как обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, которое требует разработки действенных и обоснованных мер по сдерживанию уровня аварийности и устойчивому повышению безопасности дорожного движения на российских дорогах¹. Целью ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»² является сокращение случаев смерти, в том числе детей, в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек по сравнению с 2012 годом.

Для достижения данной цели предполагается использовать системный подход, предполагающий установление взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, а именно: создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения.

Полагаем, что для максимально быстрого и качественного достижения указанных целей к решению поставленных задач кроме государственных и муниципальных органов целесообразно привлекать и общественные организации по профилактике безопасности дорожного движения.

В большинстве экономически развитых государств зарегистрировано множество ассоциаций, федераций, союзов и т.п., объединяющих граждан и отдельные организации, чья деятельность в той или иной степени связана с дорожным движением. Среди них есть общественные организации, созданные специально для решения проблем борьбы с аварийностью, так и организации, в которых это направление работы является

¹ Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД: альбом схем. Руза: Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015. С. 3.

² О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 г.: в ред. от 11 октября 2016 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

лишь одним из нескольких. При этом особенно велико число организаций, отстаивающих интересы отдельных категорий участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, автолюбители), а также туристических клубов, работающих как на всей территории своих стран, так и за ее пределами¹.

Взаимодействие возможно по следующим направлениям²: участие в разработке и рассмотрении программ, концепций, инициатив граждан, планов по актуальным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и деятельности ГИБДД; пропаганда правовых знаний, особенно в группах риска, где наблюдается склонность к совершению преступлений и правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; содействие ГИБДД в охране правопорядка в области обеспечения безопасности дорожного движения, содействие ГИБДД в пресечении преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществление общего контроля за работой ГИБДД и защитой законных прав и интересов граждан; широкомасштабное освещение борьбы с нарушениями правопорядка, информирование граждан о деятельности ГИБДД в данной сфере, в т.ч. с использованием возможностей Интернета; правовое воспитание в области обеспечения безопасности дорожного движения; взаимодействие и сотрудничество со СМИ; участие в правовой и воспитательной работе с личным составом, профилактика чрезвычайных происшествий среди личного состава, нарушений законности со стороны сотрудников ГИБДД; изучение общественного мнения населения, в т.ч. путем проведения опросов; организация непосредственной работы с населением по месту жительства, с привлечением их к участию в охране правопорядка в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Сотрудничество осуществляется по следующим направлениям: агитационно-массовая работа; образовательная деятельность; развитие научной и конструкторской мысли; повышение безопасности дорожного движения.

Так, 23 декабря 2016 г. прошло совещание среди представителей ГИБДД и уполномоченного по правам ребенка, которые выработали пути дальнейшего взаимодействия по вопросам организованных перевозок детей³.

Вопросы обеспечения безопасности организованных перевозок групп детей автобусами обсудили участники видеоконференции, которая прошла под председательством главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации В. Нилова и уполномоченного при Президенте Российской Федерации по правам ребенка А. Кузнецовой. В видеоконференции приняли участие руководители подразделений Госавтоинспекции и уполномоченные по правам ребенка регионов России.

Поводом к проведению всероссийской видеоконференции стали трагические события, произошедшие в Ханты-Мансийском автономном округе. Подчеркнуто, что происшествия с участием автобусов при перевозке организованных групп детей свидетельствуют о наличии вопросов в их организации, требующих незамедлительного ре-

¹ Евенко С.А., Ищенко С.А. Опыт общественных организаций зарубежных стран по пропаганде безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: материалы IV Всероссийской научно-практической конференции, 2015. С. 301.

² Сергеев С.А. Реализация административно-правового статуса ГИБДД в контрольно-надзорной сфере // Вестник Московского университета МВД России. 2011. № 2. С. 24.

³ Госавтоинспекция и уполномоченные по правам ребенка выработали пути дальнейшего взаимодействия по вопросам организованных перевозок детей [Электронный ресурс] / Материалы официального интернет-сайта ГИБДД МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/news/federal/2932185> (дата обращения: 25 октября 2017 г.).

шения. Уполномоченный по правам ребенка А. Кузнецова отметила, что существуют проблемы с определением ответственности в регионах. «В регионах должен быть закреплён четкий алгоритм, который предусматривал бы, на кого возлагается ответственность за организацию при перевозке детей – либо это школа, либо спортивная секция. Это необходимо для того, чтобы в каждом конкретном случае было понятно, кто за что отвечает»¹, отметив, что при повышении ответственности в этом вопросе не должно возникнуть ограничения в доступности таких перевозок. Уполномоченный по правам ребенка поддержала предложение о том, чтобы рассмотреть вопросы повышения безопасности детей на заседаниях региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения с участием региональных детских омбудсменов. Регионам дано поручение во внеочередном порядке проверить состояние работы в области организованных перевозок групп детей автобусами. «Особенно это важно в преддверии рождественских и новогодних праздников, когда интенсивность перевозок будет возрастать»².

В ходе видеоконференции состоялось прямое включение из российских регионов – Крыма, Якутии, Кемеровской, Ленинградской, Липецкой и Тверской областей, Ханты-Мансийского автономного округа, – в которых уполномоченные по правам ребенка и руководители Госавтоинспекции регионов рассказали о собственном опыте работы по повышению безопасности детей на дорогах, а также представили свои предложения по вопросам совершенствования системы организованных перевозок групп детей автобусами. А. Кузнецова выразила готовность к дальнейшему сотрудничеству с Госавтоинспекцией в вопросах сохранения жизни и здоровья детей на дорогах.

Следует подчеркнуть, что в решении многообразных и трудоемких задач обеспечения безопасности дорожного движения важнейшая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Обязательным и действенным средством предупреждения дорожно-транспортных правонарушений и преступлений является контроль со стороны органов внутренних дел, поскольку большинство из них прямо или косвенно связаны с обеспечением безопасности дорожного движения.

¹ Там же.

² Там же.

Глава 4. Сравнительно-правовой анализ правоприменительной практики в области обеспечения дорожного движения: зарубежный опыт

§ 4.1. Нормативное правовое регулирование области дорожного движения в зарубежных странах

Как и в нашей стране, так и за рубежом обеспечение дорожного движения регулируется посредством обязательных для соблюдения норм и правил, закрепленных в нормативных правовых источниках, регламентирующих правила дорожного движения, в той или иной сфере¹.

По данным Pulitzer Center, общее количество погибших на автомобильных дорогах мира достигло 1 млн 240 тысяч смертей в год и, к сожалению, это число может увеличиться до 3,6 млн в год к 2030 году. В развивающихся странах смертность на дорогах стала пятой по значимости причиной смерти, среди таких причин, как ВИЧ / СПИД, малярия, туберкулез и др. (данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ)).

США были первопроходцами в области безопасности дорожного движения, в частности в отношении инженерного обеспечения безопасности дорог, реализации утвержденных правительством стандартов безопасности для транспортных средств и обеспечение соблюдения жестких правил преследования нетрезвых водителей. Количество погибших в ДТП в США отмечается стабильным снижением с начала 1970-х, но с показателем 11,4 смертей на 100 000 граждан, все еще остается на высоком уровне. На ДТП с пешеходами приходится 12 % всех ДТП со смертельным исходом. И хотя в Нью-Йорке этот показатель составляет 52 %, это объясняется высокой плотностью населения города. По данным Всемирной организации здравоохранения, Нью-Йорк добился больших успехов в борьбе с ДТП со смертельным исходом и его улицы признаны одними из самых безопасных в мире. Тем не менее, в 2009 году 256 человек погибли в дорожных столкновениях.

В Нигерии Федеральная комиссия по безопасности дорожного движения лишь недавно сделала обязательным обучение для новых водителей, и теперь для получения лицензии нужно брать уроки вождения и пройти тест.

Если ДТП со смертельным исходом рассматривать как болезнь, Швеция доказала, что эта болезнь может быть ликвидирована. В этой скандинавской стране было всего 266 погибших в ДТП в 2010 году и это самый низкий показатель среди промышленно развитых стран.

Австралия – это рекламный плакат для реформирования вредных привычек. В середине 1970-х годов, австралийцы были среди самых бесшабашных водителей в мире, с уровнем смертности более чем на 30 смертей на 100 000 населения. Но строгое соблюдение законов безопасного вождения привело к 80 % снижения смертности на дорогах в течение следующих шести десятилетий.

В бедных, но быстро развивающихся районах Вьетнама небольшие мотоциклы представляют 95 % всех зарегистрированных транспортных средств. В стране строго соблюдаются законы, а качество шлемов должно быть подтверждено в соответствии с

¹ Алехин А.П., Кармолицкий А.А. Административное право России. Издание 2-е, перераб. и доп. М.: Зерцало, 2012. С. 154.

национальным стандартом качества. Тем не менее, 82 % вьетнамцев носят шлемы, не способные защитить их даже от слабых ударов.

Чиновники в Джакарте пытались облегчить парализующие город пробки путем создания сети раздельных полос для движения автобусов вдоль основных магистралей города. На эти линии были выпущены новые автобусы: быстрые, дешевые и чистые, они реально смогли сократить время поездки на две трети. Однако автобусы могут охватывать лишь 25 % потребностей городских жителей в перемещении.

В России количество новых водителей и количество транспортных средств на дорогах резко возросло за последнее десятилетие, но страна изо всех сил старается сбить вал возросших ДТП. Их число примерно в пять раз выше, чем то, что мы видим в большинстве стран Европейского Союза и примерно в два раза, чем в США. К сожалению, фактор безответственности отдельных водителей и плохих дорог дает большой процент смертности и пострадавших.

Египет теряет от 10 000 до 12 000 жизней в результате дорожно-транспортных происшествий каждый год, что превышает число жертв погибших в революцию. По некоторым оценкам, экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий превышает сумму миллиард долларов в год.

Обладая более чем 82 миллионами 2- и 3-колесных транспортных средств, Индия представляет один из наиболее быстро растущих рынков для этих недорогих, но очень опасных средств передвижения. Шлем может иметь большое значение, но как показывает практика, им никто не пользуется.

Китай, с более чем 200 000 000 транспортных средств на дороге, скоро обойдет Соединенные Штаты как самую моторизованную страну в мире, где смертность выше, чем в России, особенно много гибнет мотоциклистов. Как ни странно, но количество ДТП со смертельным исходом по причине нетрезвого состояния водителя транспортного средства в Китае больше (9 %), чем в России (7 %)¹.

На уровне национального законодательства многие страны проблему регулирования безопасности дорожного движения сводят к кодифицированным нормам, назначение данных нормативных актов идентичное. Такие нормативные акты существуют в Болгарии, Дании, Испании, Финляндии и других государствах.

В Испании основной документ, регулирующий безопасность дорожного движения называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения».

В целом, в Испании, как и в любой европейской стране имеется ряд особенностей и отличий. В населенных пунктах ограничение максимальной скорости – 50 км/ч. Вне населенных пунктов на узких дорогах (по 1 полосе в каждую сторону) скорость ограничена 90 км/ч. На дорогах с двумя полосами и более в каждую сторону ограничение скорости – 100 км/ч, а в большинстве дорог знаки ограничения скорости дублируют соответствующие знаки начала или окончания населенного пункта или автомагистрали, то есть на всех дорогах знаки ограничения в 50 км/ч².

Основным документом Франции являются Правила дорожного движения, состоящие из 5 томов. Они включают в себя: правила содержания и технического обслуживания автодорог, ведомственную инструкцию по дорожным знакам и сигналам, а также уголовный кодекс. В пяти томах французских Правил дорожного движения, содержит-

¹ URL: <http://www.yaplakal.com/forum3/topic1699542.html>.

² Особенности правил дорожного движения в Испании [Электронный ресурс]. URL: http://www.sergio-travel.ru/events/2013/pdd_spain.

ся комплекс положений, регулирующих все вопросы, связанные с дорожным движением¹.

Так, во Франции правостороннее движение. Ограничения скорости: в городе – 50 км/ч, на шоссе – 90 км/ч, на автостраде – 130 км/ч. Обязательно пристегиваться ремнями безопасности. Допустимое содержание алкоголя в крови управляющего транспортным средством – 0,5 г на литр крови. В случае контроля необходимо предъявить водительские права, «зеленую» карту (carte verte) международного страхования и «серую» карту (carte grise) транспортного средства².

В виде отдельных законов в Швеции существуют законы, которые регулируют: серьезные нарушения Правил дорожного движения (вождение транспортных средств в нетрезвом состоянии и вождение без водительского удостоверения); порядок подготовки водителей и изъятия водительских удостоверений; основные требования, касающиеся работы автошкол; штрафы за нарушение правил стоянки; принудительную эвакуацию транспортных средств; перевозку опасных грузов; штрафы за превышение максимально допустимого веса.

Существуют и такие страны, где закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере – это Болгария, Дания, Испания, Украина, Финляндия³, причем, обычно он не составляет единого правового акта.

Отдельно регулируются правила нанесения дорожной разметки, использования дорожных знаков, применения Закона о механических транспортных средствах (Австрия); правила регистрации автомобилей и связанная с этим учетная документация, техосмотр, светофорное регулирование, нанесение дорожной разметки, дорожное строительство, вопросы пересечения дорог, процедура допуска к движению автомобилей большой грузоподъемности и габаритных размеров (Болгария), правила регистрации механических транспортных средств, их оборудования, выдачи водительских удостоверений, подготовки водителей (отдельно для каждой категории), здесь же содержатся санкции по отношению к инструкторам по вождению); отдельно действует акт о дорожных знаках и сигналах (Дания)⁴.

В Эстонии, напротив, приняты законы в отношении каждого вида транспорта (общественного, грузового и т.д.), а также закон о дорогах. Отдельными законами также регулируются: нарушения норм административного права; страхование на транспорте; ответственность владельцев или администраторов дорог и участников дорожного движения за содержание, эксплуатацию и охрану дорог, а также стоянку транспортных средств.

По сведениям МИД России в некоторых странах, таких как Азербайджан, Италия, Китай, Турция, Япония правила дорожного движения входят в составную часть закона о дорожном движении.

В других странах, таких как Великобритания, Венгрия, Германия, Индия, Ирландия, Индонезия, Латвия, Литва, Эстония, наряду с законами о дорожном движении имеются отдельно и правила дорожного движения.

¹ Серков П.П., Михалева Н.В. Судебная практика по делам об административных правонарушениях. М.: Норма, 2008. С. 132.

² Франция, информация для автомобилистов, правила дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http://www.auto-neva.ru/informaciya_dlya_avtomobilistov.

³ Мачульская И.Г. Правовое регулирование дорожного движения в зарубежных странах // Сборник статей. М.: Изд-во «Сова», 2006. 89 с.

⁴ Шалыгин Б.И. Надзор и контроль над исполнением законов в административной деятельности органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России // Административное право. 2008. № 4.

В Норвегии, наряду с Законом «О дорожном движении» вопросы обеспечения безопасности на дорогах урегулированы «Законом об обязательном воздержании для лиц определенных профессий». В нем содержится требование полного воздержания от употребления алкоголя, других опьяняющих или наркотических средств для лиц определенных профессий, включая водителей коммерческих транспортных средств, за 8 часов до начала поездки.

В Германии отдельно действует, кроме основного закона «О безопасности дорожного движения» «Закон о нарушениях правил дорожного движения» и Кодекс положений о допуске к дорожному движению. Система дорожных штрафов изложена в достаточно объемном Каталоге штрафов. В нем детально регламентированы всевозможные нарушения, которые можно встретить только во время движения на дороге.

В свою очередь, в Великобритании основным документом, регулирующим безопасность дорожного движения, является Дорожный Кодекс. Впервые дорожный кодекс был опубликован в 1931 г. На тот момент участниками дорожного движения было 2,3 млн дорожно-транспортных средств. Несмотря на столь небольшое количество автомобилей в конце 20-х гг. прошлого столетия в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах Великобритании погибали свыше 7 000 человек, из них 3 500 пешеходов.

Сегодня в дорожном движении Великобритании участвуют около 30 млн транспортных средств, гибнут в среднем 3 500 человек. За эти годы дорожное законодательство, как и сам кодекс, претерпели огромные изменения¹.

В английском законодательстве понятие кодекса отличается определенной спецификой. «Каждая правовая семья предлагает свои методы и виды систематизации. Английская правовая система – традиционный представитель некодифицированных правовых систем. В отличие от России, унаследовавшей правовые традиции романо-германской правовой семьи, понятие кодекса в английском законодательстве имеет иное содержание. В российском праве кодификация представляет собой форму творчества, характеризующуюся коренной переработкой действующего законодательства в определенной сфере и принятием на этой основе нового комплексного нормативного акта.

В англо-саксонской правовой семье кодекс – это скорее результат простой консолидации норм общего права и норм статутного права. Поэтому, Дорожный кодекс сформировался в результате объединения разных источников британского права, где предметом правового регулирования являются вопросы безопасности дорожного движения. Так, в его составе можно выделить следующие источники:

Во-первых, это общие представления о нормах поведения, которые не содержатся ни в каких нормативных актах, однако выражают некое общепринятое представление о норме поведения. Такие положения вошли в Дорожный кодекс в качестве рекомендаций и являются неотъемлемой частью Кодекса. Например, рекомендация пешеходам носить светлую одежду или одежду со светоотражающими элементами; не использовать мобильные телефоны во время движения.

Кроме того, это решения судов, прецеденты, ведь само появление Кодекса было вызвано большим количеством судебных дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

¹ Кайнов В.И., Кравченко Е.Т. Дорожный кодекс Великобритании – элемент административно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2007. № 3. URL: <http://cyberleninka.ru:article:n:dorozhnyy-kodeks-velikobritanii-element-administrativno-pravovogo-regulirovaniya-v-oblasti-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 11 января 2018 г.).

Огромную роль играют законы, составляющие основу Дорожного кодекса среди них: Закон об инвалидах и лицах с хроническими заболеваниями, 1970 г.; Закон о функциях дорожной инспекции, 1970; Дорожный закон, 1835 или 1980; Закон о пассажирском транспорте, 1981; Закон о дорожном движении 1988 и 1991; Закон о правилах дорожного движения, 1984; Закон о нарушениях дорожного законодательства, 1988; Дорожный закон (Шотландия), 1984 и многие другие¹.

Немаловажным является тот факт, что Дорожный кодекс содержит в своей структуре еще один кодекс – «Кодекс зеленого креста». Он был включен в него в 1978 году. Эти положения касаются правил перехода перекрестков пешеходами.

Помимо Дорожного Кодекса в Великобритании и другие законодательные акты, регулирующие правоотношения в области дорожного движения, такие как: Закон об Уголовной юстиции и полиции (2001), Закон об уголовной юстиции и судопроизводстве (2000).

Структура Дорожного Кодекса представлена определенными разделами: ст. 1–33. Правила для пешеходов; ст. 33–44. Правила о животных; ст. 45–66. Правила для велосипедистов; ст. 67–71. Правила для мотоциклистов; ст. 72–84. Правила для водителей и мотоциклистов; ст. 85–134. Общие правила, технические требования и рекомендации для водителей; ст. 135–179. Дороги; ст. 180–200. Участники дорожного движения, требующие особого внимания; ст. 201–212. Вождение в плохих погодных условиях; ст. 213–226. Остановка и парковка статьи.

В общую структуру документа входит более 300 иллюстраций, схем, изображений знаков. В отличие от российских Правил дорожного движения, в Дорожном кодексе Великобритании отсутствует список общих понятий и терминов (дефиниции даны в Законе о дорожном движении, 1988).

Дорожный кодекс включает требования к эксплуатации велосипедов, требования к лицензированию мотоциклов, требования к документации, эксплуатационные требования, вопросы безопасности, оказание первой помощи на дорогах, световые сигналы, управляющие движением, предупреждающие сигналы для других участников движения, дорожные знаки, разметку дорог, маркировку транспорта.

Действие Кодекса распространяется на всех участников дорожного движения: водителей, мотоциклистов, велосипедистов, пешеходов. Дорожный Кодекс Великобритании является не только основным документом в стране, регулирующим безопасность дорожного движения, но и представляет собой определенный набор норм и правил, охватывающих полноценно всю сферу общественных отношений по взаимодействию людей и транспортных средств².

Интерес в сфере системы источников нормативно-правовых актов, регулирующих дорожное движение, представляют США. Как известно, в Америке каждый штат имеет право принимать свои собственные законы, в данном случае законодательство в области дорожного движения не является исключением. Так, например, в штате Калифорния существует Транспортный Кодекс Штата Калифорния (California Vehicle Code-CVD).

Кроме того, отличия в правилах бывают и в пределах одного штата, например, в штате Нью-Йорк поворот направо на красный сигнал светофора разрешен, а вот в самом городе Нью-Йорк – запрещен. Около пунктов проката автомобилей в аэропортах Нью-Йорка установлены соответствующие информационные таблички, что очень удобно.

¹ Там же.

² Там же.

Тем не менее, несмотря на значительные отличия в законах, регулирующих безопасность дорожного движения в различных штатах Америки, общая часть, содержащая основополагающие моменты дорожного движения во всех штатах одинакова.

В процессе рассмотрения нормативной правовой базы различных государств, направленной на регулирование дорожного движения и обеспечение безопасности всех участников данной сферы общественных отношений, были выявлены различные подходы к формированию законодательства в данной сфере, потому как одни государства ограничиваются принятием лишь одного документа, другие напротив издают огромное количество актов, пытаясь охватить все грани рассматриваемой проблемы.

В нашей стране существует достаточное количество разных по юридической силе и содержанию нормативных правовых документов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

В какой-то степени это не является положительным аспектом, потому как отсутствует единая определенная система в конкретной сфере, а наличие разрозненных норм сбивает как правоприменителя, так и исполнителей правовых норм. Сложность по изданию одного, либо единой системы нормативных актов в данной сфере обуславливает развивающиеся общественные отношения.

Стоит сказать, что наличие достаточно большого количества нормативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения имеет и свои плюсы. Во-первых, это регламентация указанных общественных отношений в полном объеме. Но в таком случае необходима систематизация данного законодательства.

Сфера дорожного движения Российской Федерации регламентируется нормативными правовыми актами, относящимися к разным отраслям права, либо разным отраслям законодательства, которые в ряде случаев не только отличаются подходами к регулированию общественных отношений, но и оперируют неодинаковой терминологией.

Еще одной немало важной проблемой является сложность и многозначность терминов, используемых в законодательстве Российской Федерации для понимания обычных граждан. Данный факт актуален в силу того, что применение и изучение норм и правил в области дорожного движения является необходимостью для широкого круга аудитории, а не только для правоприменителя¹.

Опыт зарубежных стран в области обеспечения безопасности дорожного движения позволит нашей стране существенно уменьшить аварийность на дорогах, а значит, и сократить количество смертности.

§ 4.2. Сравнительно-правовой анализ международной правоприменительной практики в области дорожного движения

На современном этапе развития заслуживает внимания организация безопасности дорожного движения в одном из азиатских государств, называемым «экономическим чудом» – Республике Сингапуре².

¹ Агуреева О.В. В помощь пересекающему границу. М.: ГроссМедиа, 2006. 256 с.; Ляшенко Е.А. Становление административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. № 1 (58). С. 89.

² Мачульская И.Г. Правовое регулирование дорожного движения в зарубежных странах // Сборник статей. М.: Изд-во «Сова», 2006. 89 с.

При общей площади территории – 682,7 кв. км и с населением около 4 млн человек Сингапур имеет развитую транспортную инфраструктуру. Общая протяженность улично-дорожной сети составляет 3 122 км, из которых 150 км – скоростные шоссе. Общая численность транспорта – 693 тыс. единиц, из них автомобилей – 395 тыс. единиц. Ежедневно сюда прибывает 30 тыс. единиц иногороднего транспорта (в основном мотоциклисты)¹.

В настоящее время доля перевозок общественным транспортом составляет 63 %, частным – 37 %. В перспективе планируется поднять долю общественных перевозок до 75 %. Развитие транспортной инфраструктуры Сингапура и организация дорожного движения входит в компетенцию государственной гражданской организации – Управление наземного транспорта (УНТ), которое создано в 1995 г. в целях разработки системы организации дорожного движения мирового уровня. В настоящий момент в УНТ входят 4 подразделения: подразделение транспортных перевозок и дорог; земельное подразделение; подразделение регистрации транспортных средств; корпорация скоростных общественных перевозок (метро). К основным функциям относятся: информационное обеспечение водителей на магистралях с использованием электронных табло, информационного радиоканала, управляемых дорожных знаков; повышение уровня безопасности дорожного движения за счет своевременного предупреждения о возникших затруднениях на дорогах (вызов службы эвакуации транспорта, взаимодействие с дорожной полицией при возникновении ДТП, страховыми компаниями и вещательными средствами массовой информации).

Под влиянием объективных факторов, характерных для развития экономики европейских стран складывалась и совершенствовалась система обеспечения безопасности дорожного движения в Финляндии. Опыт обеспечения безопасности в исследуемой сфере заслуживает внимания по причине достигнутых успехов.

В период с 1970 г. по настоящее время в Финляндии наблюдается тенденция снижения числа погибших в ДТП – основного показателя аварийности (в 1970 г. – 1 100 человек на 850 тыс. транспортных средств, в 2007 г. – 415 человек на более чем 2 100 тыс. транспортных средств, в 2016 г. – 105 на более чем 3 000 тыс.)².

Основным условием достигнутых результатов и дальнейшего сокращения уровня аварийности является усиление ответственности дорожных организаций за содержание автодорог и участников дорожного движения за нарушение Правил дорожного движения.

Кроме того, позитивные сдвиги в динамике показателей аварийности стали следствием повышения эффективности деятельности по всем направлениям обеспечения безопасности дорожного движения, надлежащей организации взаимодействия различных государственных и негосударственных организаций в данной сфере.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Финляндии заняты следующие организации: Министерство транспорта и связи, Консультативный комитет по безопасности движения, Дорожная администрация, муниципалитеты, Государственное дорожно-строительное предприятие, полиция, Автотранспортная администрация, школы водителей, Центр автострахования, Центральная организация безопасности дорожного движения и др.³

¹ Крепышев Н.В. Международный опыт оценки результативности и финансового обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы современной экономики. 2008. № 3(27).

² В Финляндии радикально изменилась статистика смертности на дорогах [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/04/08/2016/57a2f66a9a794732d87273e4.

³ Цаплина П. Человек за рулем: защита прав и интересов. М.: ГроссМедиа, 2006. 319 с.

Как следует из анализа нормативных правовых актов Финляндии, основная задача полиции в сфере обеспечения БДД – мониторинг соблюдения ограничения скорости и других Правил дорожного движения, участие в обучении участников дорожного движения. Кроме того, полиция выполняет и ряд дополнительных функций. Например, контроль законности и правильности установки наружной рекламы. В соответствии с соглашением между полицией и Дорожной администрацией при внесении изменений в организацию дорожного движения региональные дорожные органы консультируются с представителями соответствующего полицейского управления. Принятое решение закрепляется подписанием соответствующего протокола.

Во-вторых, на дорогах необходимая для водителей информация передается с помощью управляемых дорожных знаков, информационных табло, радиовещательной связи. Дистанционное управление этими средствами ведется из транспортно-диспетчерских центров. Руководство ими осуществляется Дорожной администрацией во взаимодействии с полицией, аварийно-диспетчерскими центрами, добровольной службой помощи на дороге, строительными организациями, метеослужбой и другими¹.

Кроме того, необходимо отметить, что в качестве инструмента для оценки влияния мероприятий по улучшению дорожных условий на обеспечение безопасности дорожного движения в дорожных организациях используется разработанная техническим научно-исследовательским центром Финляндии специальная компьютерная программа «Tarva». При работе с данной программой на основе различной информации об участке дороги, в том числе интенсивности движения, показателях аварийности, характеристиках элементов плана и профиля и т.д., определяется текущий уровень безопасности.

Основной акцент в зарубежном законодательстве делается на материальную ответственность нарушителей дорожного движения. Это не только большие штрафы, но и конфискация автотранспортных средств, лишение водительских прав, привязка количества и серьезности нарушений к плате за обязательную годовую страховку автомобиля.

В нашей стране нельзя сказать, что сегодня наказания за данные деяния являются мягкими, вследствие того, что последние годы законодатель проявляет пристальное внимание к проблеме дорожно-транспортных происшествий и соответственно смертности на дорогах и травматизма. И все-таки одной из главных причин, по мнению ученых, аналитиков и населения является низкая культура вождения среди отечественных автолюбителей².

Законодатель не своевременно отреагировал на достаточно резкую автомобилизацию населения России и сейчас пытается наверстать упущенное время. По нашему мнению меры, принимаемые государством в плане повышения требований к слушателям автошкол, ужесточения юридической ответственности в сфере дорожного движения, оправданы³.

Тем не менее, анализируя правоприменительную практику зарубежных стран в сфере дорожного движения, приходим к выводу, что в Российской Федерации существуют своего рода пробелы, позволяющие правонарушителям, создающим аварийные ситуации на дорогах, оставаться безнаказанными.

Во-первых, необходимо сказать о таком правонарушении, как опасное вождение. В зарубежном законодательстве штрафы за подобный проступок устанавливаются значительно выше, чем за другие нарушения, а при повторном лихачестве предусмот-

¹ Щураков А.П. Зарубежный опыт организации обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом // Автотранспортное предприятие. 2008. № 8.

² Мачульская И.Г. Указ. соч.

³ Миролюбов С.Л. Зарубежный опыт развития обеспечения безопасности дорожного движения / Казанский филиал Владимирского юридического института ФСИН России.

рено лишение водительских прав сроком до одного года (Германия, Дания, Латвия и др.).

В правила дорожного движения ЕС существуют санкции за несоблюдение дистанции в потоке: если при скорости 100 км/час идущая сзади машина приблизится к переднему автомобилю ближе, чем на 15 м, водителю второй грозит штраф в 150 евро. В Германии несоблюдение дистанции при движении, стремление согнать с полосы впереди идущую машину является наиболее распространенным видом агрессивной езды. Для таких нарушителей в немецком языке появилось специальное слово «дрендлер» – напуганный, теснящий, торопящий. Немецкий уголовный кодекс рассматривает это правонарушение как принуждение и предусматривает за него штраф в 250 евро, лишение водительских прав на 3 месяца, а если действия водителя привели к тяжким последствиям – лишение свободы до 5 лет.

В рамках законов и правоприменительной практики, принятых в просвещенных странах, общество и государство борется с тремя «D»: Dangerous, Drunk and Drugged Driving (опасное или агрессивное вождение, вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения). На первом месте, стоит, разумеется, «Dangerous Driving», поскольку именно опасное (агрессивное) поведение водителя на дороге является конечной причиной абсолютного большинства дорожно-транспортных происшествий¹.

Впервые термин «дорожная ярость» был упомянут в США в конце 80-х годов, когда в эфире одного из телевизионных каналов Лос-Анджелеса употребили выражение «RoadRage», затем Ассоциация Автолюбителей Америки выпустило брошюру, объясняющую, как реагировать на агрессивных водителей, чтобы избежать конфликта². Агрессивное вождение – это сознательная провокация дорожно-транспортного происшествия под воздействием негативных эмоций. По имеющимся оценкам, ежегодно в среднем свыше 1500 мужчин, женщин и детей получают увечья или погибают в результате агрессивного вождения или дорожной ярости.

Согласно определению Национальной администрации безопасности дорожного движения США (National highway traffic safety administration – NHTSA) агрессивным вождением является поведение участника дорожного движения, при котором он «совершает ряд нарушений ПДД, подвергая опасности жизнь и имущество других участников движения». В каждом из этих определений речь идет, прежде всего, об ущемлении интересов и причинении опасности прочим участникам дорожного движения³.

Во всех развитых странах мира давно существует наказание за данное правонарушение. В нашей стране Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 477 г. Москва «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» в пункт 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» были внесены дополнения, законодательно устанавливающие понятие «опасное вождение»⁴.

¹ Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации / Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики», 2013. С. 11.

² Дорожная ярость [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>.

³ Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации / Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики», 2013. С. 20.

⁴ О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 26 октября 2017 г. № 1300. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Таким образом, с 7 июня 2016 г. в правилах дорожного движения установлен запрет на опасное вождение, которое согласно пункту 2.7 Постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» выражается в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба¹.

К сожалению, на данный момент, санкция за данный вид правонарушения, установленный ПДД РФ, не имеет законодательного закрепления.

Но согласно проекту Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части введения дифференцированного наказания за систематическое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства» подготовленного МВД России, за систематическое нарушение правил дорожного движения, предусмотренных ч. 2 ст. 12.1, ч. 2 ст. 12.5, ст. 12.6, чч. 1 и 2 ст. 12.7, чч. 2–6 ст. 12.9, ч. 1 ст. 12.10, ст. 12.11–12.14, чч. 1, 2–4 ст. 12.15, чч. 1–3 ст. 12.16, чч. 1 и 2 ст. 12.17, ст. 12.18, чч. 2–4 ст. 12.19, ст. 12.23, ст. 12.25 физическим лицом, три и более раза подвергнутым административному наказанию за совершение указанных административных правонарушений, за исключением случаев фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, правонарушителю будет назначено административное наказание в виде штрафа в размере 10 тыс. рублей².

Законодательное закрепление понятия опасного вождения в Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» позволяет выявить агрессивных водителей на дорогах благодаря определенным признакам, которыми обладает данное понятие, а в будущем и применить к таким водителям установленную законом санкцию.

Надеемся, что в скором времени в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, все-таки, появится необходимая норма.

Интересным является также подход законодателей зарубежных стран относительно обстоятельств отягчающих ответственность за правонарушения в области дорожного движения, так, например, в Великобритании факт управления транспортным

¹ О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 26 октября 2017 г. № 1300. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части введения дифференцированного наказания за систематическое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства [Электронный ресурс]: проект федерального закона. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

средством в состоянии усталости намного ужесточает наказание для автомобилистов, ставших виновниками. Фактически утомленного водителя наказывают так же сурово, как пьяного. Толчок законотворческому процессу по данной норме дала общественная организация, борющаяся за безопасность на дорогах. По ее данным, примерно 10 человек гибнет в стране каждую неделю в авариях, виновники которых засыпают за рулем. Единственное преимущество сонных водителей перед пьяными в том, что первых наказывают за сам факт сонливости, которую невозможно установить объективно: она является только отягчающим обстоятельством при разборе ДТП.

Также в Великобритании с 1 января 2007 г. начал действовать закон, устанавливающий штраф за курение во время управления автомобилем в размере 30 фунтов (около 56 долл. США).

Считаем, что и в нашей стране целесообразно ввести такую норму, поскольку курение является также своего рода процессом, значительно уменьшающим внимание водителей транспортных средств, что может привести как к созданию аварийной ситуации на дороге, как и к дорожно-транспортному происшествию.

Обобщая все названное, стоит отметить, что Российская Федерация в сравнении с прогрессивными государствами во многом уступает в безопасности дорожного движения на сегодняшний день, это связано, как с обустройством дорожной сети, культурой вождения в нашей стране, так и с несовершенством норм права в данной сфере. Проанализировав законодательство зарубежных стран, мы пришли к выводу о том, что в Российской Федерации санкции за правонарушения в сфере дорожного движения значительно мягче, что дает повод к нарушению установленных правил. Тем не менее, наше государство, усваивая позитивный опыт других стран, стоит на пути к совершенствованию.

Заключение

Подводя итог, проблема безопасности дорожного движения является национальной проблемой Российской Федерации. Международное сообщество уделяет достаточно много внимания данному направлению деятельности государственной политики.

В реализуемой ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» предполагается, что за восемь лет число жертв должно уменьшиться еще в 1,5 раза. Основными направлениями программы являются вопросы снижения детского дорожно-транспортного травматизма и повышение безопасности пешеходов.

На реализацию данной программы выделены значительные финансовые ресурсы, так как в ее рамках будут проведены такие мероприятия, как строительство надземных и подземных пешеходных переходов, модернизация светофорных объектов, установка дорожных и пешеходных ограждений, строительство детских автогородков, профилактические мероприятия в дошкольных учреждениях и школах. Для более эффективного функционирования подразделений Госавтоинспекции необходимо осуществить комплекс мероприятий, направленных на оптимизацию организации и проведения профилактических мероприятий с различными категориями участников дорожного движения.

Эффективность профилактики транспортной дисциплины среди участников дорожного движения во многом зависит от организации данного вида работы, которая должна строиться в соответствии с принципами комплексности, адресности, позитивности информации, минимизации негативных последствий, личной заинтересованности и ответственности участников дорожного движения, максимальной заинтересованности, стимулирования личности, устремленности в будущее, дальновидности, актуализации позитивных ценностей и целей (планирование будущего для себя и своей семьи).

Поскольку, сегодня основная цель – поиск новых форм и методов, направленных на стабилизацию и сокращение прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, то для этого на наш взгляд, необходима активизация взаимодействия в этой области как на федеральном, региональных и муниципальных уровнях, так и с привлечением общественных формирований и при активной поддержке СМИ, что в свою очередь, является ещё одним шагом к активизации деятельности в области обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан нашей страны.

Широкий диапазон влияния автомобильного транспорта на все сферы жизни и деятельности человека и общества в целом предъявляет повышенные требования к обеспечению нормального и безопасного функционирования дорожного движения, структура которого выражена совокупностью четырех ее составляющих: участники движения – транспортные средства – дорожные условия – среда движения.

В Российской Федерации разработан комплекс мероприятий по поддержанию безопасного уровня движения автомобильного транспорта. Однако при детальном изучении перечней мероприятий видно, что они создавались на основе накопленного опыта, эмпирическим путем, и это не может быть принято за достаточно обоснованный подход к проблеме разработки первоочередных и перспективных мероприятий, направленных на устранение причин аварийности. В известной мере, это требует не только практического, но и теоретического обоснования с применением современных методов реализации поставленных задач.

В понимании современного законодателя профилактика правонарушений направлена на сохранение и укрепление правопорядка. Профилактическими мерами достижения целей по обеспечению безопасности дорожного движения являются предупреждение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, формирование общественного правосознания и пропаганда правомерного поведения на дорогах с ис-

пользованием разнообразных форм и методов, а также накопленного опыта проведения различных мероприятий по профилактике безопасности дорожного движения.

Взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России с органами местного самоуправления в рамках профилактики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, является весьма важным аспектом, т.к. органы местного самоуправления являются владельцами автомобильных и иных дорог и обязаны устранять недостатки по предписаниям должностных в рамках реализации полномочий сотрудниками Госавтоинспекции УМВД России.

Полагаем, что необходимо ориентироваться на положительный опыт УГИБДД г. Казани, в котором уделяется внимание профилактике детского травматизма. Также стоит отметить, что одной из действенных форм профилактики в сфере безопасности дорожного движения является сотрудничество в этом направлении со средствами массовой информации. Следует активизировать информационное воздействие на участников дорожного движения, особенно в сельской местности, с целью формирования у населения устойчивых стереотипов законопослушного поведения, информирования граждан о проводимых профилактических мероприятиях, в чем огромная роль принадлежит средствам массовой информации.

Вполне целесообразно использовать опыт Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя в рамках работы образовательных учреждений МВД России по созданию сообществ с целью пропаганды и профилактики безопасности дорожного движения в регионах, а также для повышения практической направленности учебного процесса.

Большой объем работы по непосредственному обеспечению и профилактической работы в области безопасности дорожного движения выполняется специализированным органом государственного контроля – ГИБДД. Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность чаще всего во взаимодействии с другими подразделениями полиции, государственными органами, общественными организациями.

В Российской Федерации необходимо создать Кодекс пропаганды безопасности дорожного движения, в котором будут отражены: четкое определение понятия пропаганды, ее основных терминов, круг субъектов, объектов, целей, задач и принципов; основные направления работы по пропаганде безопасности дорожного движения; конкретные обязанности основных субъектов пропаганды: ГИБДД, Минобрнауки, Минздравсоцразвития, Министерства культуры и массовых коммуникаций и др., формы и методы их взаимодействия, формы и сроки отчетности, а также ответственность за невыполнение или ненадлежащее выполнение возложенных на них обязанностей; форма и степень участия общественных организаций в деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения; законодательно закрепленное пропагандистское сопровождение вновь вводимых законодательных актов в области дорожного движения, включающее проведение опережающей, сопутствующей и последующей пропаганды; законодательно закрепленный механизм, количественные и качественные критерии оценки выполнения пропагандистских мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения, позволяющие оценивать их эффективность, а также эффективность работы органов исполнительной власти и органов местного самоуправления; порядок финансирования деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения.

Считаем что, в каждом субъекте нашей страны необходимо ввести детские площадки и городки, которые бы способствовали обучению детей дошкольного возраста правилам дорожного движения, поскольку именно в этом возрасте формируется правосознание.

На сегодняшний день остается уникальным автобус «Школа дорожной безопасности», который является средством обучения детей основам дорожной грамотности и

пропаганды использования ремней безопасности. Введение данного тренажера необходимо во всех 85 субъектах Российской Федерации, для наглядной демонстрации необходимости соблюдения правил дорожного движения.

Кроме этого, сформулированы предложения в области обеспечения безопасности дорожного движения:

1. Внести изменения в примечание к п. 10.2 Правил дорожного движения:

Примечание к п. 10.2 изложить в следующей редакции: *По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации (городов федерального значения и приравненных к ним) может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.*

2. Дополнить статью 12.9. «Превышение установленной скорости движения» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях *примечанием* и изложить в следующей редакции:

Примечание: части 2, 3, 4 распространяются только на города федерального значения и приравненные к ним. Для остальных субъектов Российской Федерации превышение установленной скорости движения транспортного средства не может превышать величину 20, 40 и 60 километров в час соответственно.

3. Внести изменения и дополнения в Федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»:

За счет перераспределения выделенных финансовых средств решить вопрос об обязательной трансляции в ежедневных утренних передачах каналов «Первый», «Россия-1», «Россия-24», «НТВ» социальной рекламы (видеороликов) по вопросам пропаганды безопасности дорожного движения.

4. Внести в главу V «Государственный контроль и надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения» Федерального закона Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» следующие дополнения:

А. Статью 30 дополнить частью 3, в которой определить виды государственного надзора и контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Б. Ввести новую статью 31, в которой сформулировать понятие надзора за дорожным движением и понятие контроля за дорожным движением как самостоятельных видов правоприменительной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Определить понятие и виды каждого из мероприятий надзора за дорожным движением (комплексной, специальной, контрольной проверки и повседневного дорожного надзора), наиболее общие требования к порядку назначения и проведения этих мероприятий.

В. Ввести новые статьи 32 и 33, в которых соответственно систематизировать нормы, определяющие понятие и элементы технического надзора и контроля, а также надзора за поведением участников дорожного движения.

Учебное пособие

Авторы:

кандидат педагогических наук
Капустина Елена Геннадьевна;

Лимарева Елена Станиславовна

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ С ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ И СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.

Подписано в печать 10.09.2018 г. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. 2,94. Тираж 31 экз. Заказ № 91.

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