

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

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



**Ф.Н. Зейналов, И.А. Былинин, С.А. Жбанова**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

*Учебное пособие*

**Орёл  
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова  
2021**

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

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

**Ф.Н. Зейналов, И.А. Былинин, С.А. Жбанова**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

*Учебное пособие*

**Орел  
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова  
2021**

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)161.1**  
**З-47**

**Рецензенты:**

К.Д. Рыдченко, кандидат юридических наук, доцент  
(Краснодарский университет МВД России);  
А.П. Куриленко  
(ОГИБДД ОМВД России по Орловскому району)

*Зейналов, Ф.Н.*

**З-47**      **Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения : учебное пособие / Ф.Н. Зейналов, И.А. Былинин, С.А. Жбанова. – Орёл : Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. – 252, [1] с. – 120 экз. – Текст : непосредственный.**

Учебное пособие по дисциплине «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» предназначено для специалистов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, руководителей и сотрудников ГИБДД МВД России, слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)161.1**

**© ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Структура, основные функции и формирование подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	5
§ 1. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения .....	5
§ 2. Правовое положение и основные функции подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	25
§ 3. Формирование организационно-штатной структуры подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	47
§ 4. Профессиональная подготовка личного состава подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	56
Глава 2. Контрольные и надзорные функции подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	80
§ 1. Меры административного воздействия, применяемые должностными лицами подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения к участникам дорожного движения .....	80
§ 2. Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения .....	91
§ 3. Распорядительно-регулирующие действия при несении дорожно-патрульной службы .....	102
§ 4. Государственный контроль за автомобильными перевозками и обеспечение безопасности движения автомобилям специального назначения и транспортным колоннам .....	121
§ 5. Обеспечение безопасности дорожного движения подразделениями по обеспечению безопасности дорожного движения при проведении массовых мероприятий и в особых условиях .....	143

§ 6. Оперативное управление подразделениями Госавтоинспекции .....	150
§ 7. Правовые и организационно-тактические формы контроля за деятельностью личного состава подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	156
Глава 3. Информационно-аналитическое обеспечение деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	169
§ 1. Учет дорожно-транспортных происшествий .....	169
§ 2. Анализ дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения и административно-юрисдикционной деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	184
§ 3. Планирование работы подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	217
§ 4. Профилактическая работа в области дорожного движения .....	227
§ 5. Критерии оценки работы личного состава подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения .....	239

# ГЛАВА 1. СТРУКТУРА, ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ И ФОРМИРОВАНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## § 1. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения

Ключевые вопросы безопасности дорожного движения регулирует Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и другие федеральные законы, принимаемые в соответствии с ними иные нормативные правовые акты Российской Федерации, законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, муниципальные правовые акты. В названном Законе определено понятие «безопасности дорожного движения» как состояния данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от ДТП и их последствий.

Под обеспечением безопасности дорожного движения можно понимать целенаправленную, системную, межведомственную деятельность по реализации органами государственной власти и местного самоуправления во взаимодействии с институтами гражданского общества правовых, организационных, социально-экономических, информационных и иных мер, направленных на достижение состояния защищенности участников дорожного движения от рисков возникновения ДТП и их последствий<sup>1</sup>.

В специальной литературе справедливо отмечается, что государственная политика представляет собой общий план действий политико-административных органов власти и управления, направленный на решение важных, влияющих на жизнь граждан общественных проблем.

Эти элементы отражают сложный социальный характер политики и, самое главное, то, что она непосредственно связана с регулированием и управлением в различных областях общественных отношений, в том числе и в области безопасности дорожного движения.

В специальной литературе выделяются четыре основных этапа развития государственной политики: 1-й этап – определение общественных проблем и целей политики (инициирование политики); 2-й этап – разработка и легитимация государственной политики (формирование политики); 3-й этап – выполнение и мониторинг государственной политики (выполнение политики); 4-й этап – оценка и регулирование государственной политики (оценка политики).

---

<sup>1</sup> Калюжный Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «обеспечение безопасности дорожного движения» // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2017. № 1. С. 73–77.

Формируемая в стране государственная политика в сфере ОБДД основывается на принципах современной концепции, приоритетными направлениями которой являются защита жизни и здоровья граждан – участников дорожного движения.

Следует особо подчеркнуть, что единая государственная политика, согласованная на основе взаимодействия Президента Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и других органов власти, прогнозах и федеральных целевых программах, стратегиях, в международных договорах. Их содержание определяется спецификой регулируемых общественных отношений.

*Выше изложенное позволяет определить государственную политику в области обеспечения безопасности дорожного движения как совокупность целей, задач, приоритетов, принципов, стратегических программ и плановых мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, закрепленных в законодательных и иных нормативных правовых актах и т.п.*

Принципами обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время законодательно определены:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

Принцип приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности вытекает из положения ст. 2 Конституции Российской Федерации, которая закрепляет, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – прямая обязанность государства. Никакие экономические интересы государства не могут быть выше интересов гражданина. К сожалению, в условиях рыночной экономики данный принцип соблюдается не всегда, в погоне за прибылью юридические лица и индивидуальные предприниматели, чья деятельность связана с эксплуатацией транспортных средств, нередко забывают о требованиях безопасности, которые они обязаны выполнять<sup>2</sup>.

---

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

<sup>2</sup> Там же.

Признавая высшей ценностью права и свободы граждан, которые являются носителями суверенитета и единственным источником власти в Российской Федерации, государство тем самым признает приоритет своей ответственности перед гражданами, в том числе и за обеспечение безопасности дорожного движения.

Принцип соблюдения интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения предполагает, прежде всего, корреспонденцию прав и обязанностей государства и человека в области безопасности дорожного движения. Государство, общество и граждане при реализации своих запросов и потребностей в дорожном движении, прежде всего, должны взаимодействовать в этом процессе, а не конкурировать.

Принцип программно-целевого подхода к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения означает то, что обеспечение безопасности дорожного движения в стране осуществляется на основе федеральных, региональных и местных программ, представляющих собой директивный документ, содержащий совокупность экономических, технико-технологических, научно-исследовательских, проектно-конструкторских, организационных и иных мероприятий, направленных на достижение определенной единой цели – сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий. Данный принцип также находит свою реализацию и в документах стратегического характера (концепциях, планах директивах и т.п.).

Наиболее активно данный принцип начал реализовываться с 2006 г., когда была принята первая федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения.

В ст. 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения» в «концентрированном» виде закреплены основные направления обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время к ним отнесены:

1. Установление полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

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

3. Регулирование деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве.

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

ментов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов.

5. Осуществление деятельности по организации дорожного движения.

6. Материальное и финансовое обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения.

7. Организация подготовки водителей транспортных средств и обучение граждан правилам и требованиям безопасности движения.

8. Проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения.

9. Осуществление обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств.

10. Лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

11. Проведение социально ориентированной политики в области страхования на транспорте.

12. Осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Существующая система органов, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения схематично может быть представлена тремя уровнями управления: федеральный, региональный и местный.

На *федеральном уровне* управления полномочиями по осуществлению управления в рассматриваемой области общественных отношений наделены: Президент Российской Федерации; Федеральное Собрание Российской Федерации (Государственная Дума, Совет Федерации); Правительство Российской Федерации. Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. Федеральные органы исполнительной власти (федеральные министерства, федеральные службы, федеральные агентства); Конституционный и Верховный Суды Российской Федерации; Прокуратура Российской Федерации.

*Региональный уровень* управления представляют: Руководители субъекта Российской Федерации; Органы исполнительной и законодательной (представительной) власти субъекта Российской Федерации; Комиссии субъекта Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения.

На *местном уровне* управления полномочия по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляют: Руководители органа местного самоуправления (далее – МСУ); Законодательные (представительные) и исполнительные органы МСУ; Комиссии органа МСУ по обеспечению безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасного движения на автомобильных дорогах является комплексной общегосударственной задачей. Государство устанавливает полномочия и ответственность Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области БДД, координирует их деятельность, а также деятельность общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижения тяжести их последствий.

В существующей системе управления обеспечением БДД можно выделить три основных уровня:

- Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения;
- федеральные органы исполнительной власти;
- органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

К основным задачам Комиссии относятся:

- обеспечение согласованных действий федеральных органов исполнительной власти по разработке и реализации основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка основных направлений совершенствования правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по разработке проектов и реализации федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и др.

Комиссия в целях реализации возложенных на нее задач рассматривает:

- предложения федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, заинтересованных организаций и общественных объединений по вопросам: формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; совершенствования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения;
- вопросы разработки и реализации федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и др.

Комиссия наделена следующими правами:

- заслушивать на своих заседаниях представителей федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления и принимать соответствующие решения;
- запрашивать у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления материалы и информацию, необходимые для работы Комиссии;

- привлекать в установленном порядке к работе Комиссии представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, научных, общественных и других организаций, а также специалистов;
- создавать рабочие группы по отдельным направлениям деятельности Комиссии.

Следующим по рангу уровнем государственного управления являются федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие в пределах своих полномочий государственное управление в сфере обеспечения БДД. К ним относятся:

- Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России);
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и профильное подразделение в ее составе – Управление государственного автомобильного и дорожного надзора (УГАДН);
- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор);
- Министерство внутренних дел Российской Федерации (МВД России) и профильное подразделение в его составе – Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России (также Госавтоинспекция, ГИБДД). Федеральным органом управления Госавтоинспекции является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД);
- Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий;
- Министерство просвещения Российской Федерации, Министерство науки и высшего образования Российской Федерации;
- Министерство здравоохранения Российской Федерации (Минздрав России);
- Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) и некоторые другие федеральные ведомства.

Органы местного самоуправления осуществляют мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, включая принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения, участие в осуществлении мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. ОВД — оказывают помощь соответствующим органам исполнительной власти в про-

ведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах<sup>1</sup>.

В то же время МВД России, являясь уполномоченным органом в области внутренних дел, осуществляет следующие полномочия в области дорожного движения:

- участвует в формировании и реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в России;
- организует и проводит мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий;
- организует и осуществляет в соответствии с законодательством специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>2</sup>.

Среди основных направлений деятельности полиции обнаруживаем и функцию обеспечение безопасности дорожного движения. Для осуществления этой функции уже в системе полиции созданы подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения<sup>3</sup>.

Как отмечалось выше, в понятие государственной политики в области безопасности дорожного движения наряду с законодательными и иными нормативными правовыми актами, регламентирующими общественные отношения в этой области, входят и документы стратегического характера (стратегии, концепции, федеральные целевые программы, плановые мероприятия по ОБДД, международные договоры и т.п.).

Уровень защищенности граждан остается недостаточным, потребность в дальнейшем реформировании системы безопасности дорожного движения остается на повестке дня в государстве.

Одним из острых вопросов в настоящее время остается повторное нарушение гражданами правил дорожного движения. В этой связи, законодателями нередко высказываются предложения об ужесточении ответ-

---

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

<sup>2</sup> Кузнецов А.С. Соотношение контрольно-надзорной деятельности ОВД в области обеспечения транспортной безопасности и в области обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2011. № 8. С. 245.

<sup>3</sup> Варлыгин Л.Д., Эриашвили Н.Д. О совершенствовании деятельности полиции, обеспечивающей безопасность дорожного движения, посредством ведомственного правотворчества в Российской Федерации // Актуальные проблемы административного права и процесса. 2017. № 4. С. 14.

ственности для злостных нарушителей правил дорожного движения в случае совершения ими ДТП так же, как нетрезвых водителей.

Печальным примером наступления тяжких последствий вследствие безнаказанности послужило дорожно-транспортное происшествие, произошедшее 1 апреля 2021 г. с участием блогера Эдварда Билла, который не справился с управлением и на спорткаре «Ауди» на Смоленской площади перед въездом в тоннель под Новым Арбатом выехал на встречную полосу, где столкнулся с четырьмя автомобилями. В результате тяжкие повреждения получила женщина-водитель одного из автомобилей. Она находится в реанимации.

После этого стало известно, что за автомобилем, на котором передвигался блогер, числится более 400 нарушений скоростного режима в Москве. Но штрафы за это не выписывались, потому что с января регистрационный учет автомобиля был прекращен. При этом сам автомобиль блогеру не принадлежит. Поэтому доказать его причастность к этим нарушениям практически невозможно.

Однако количество водителей, попавшихся в руки инспекторов в нетрезвом виде повторно, также остается стабильным. В 2020 г. было возбуждено 68,4 тысячи уголовных дел за указанный вид нарушения. Таким образом, прирост составил чуть более половины процента. В этой связи, в целях получения информации о водителях, управляющими транспортными средствами в состоянии опьянения, необходимо налаживание взаимодействия общества и полиции.

И такое взаимодействие приносит заметные плоды, только в 2020 г. благодаря поступившей от граждан информации пресечена 361 тысяча правонарушений, задержаны 28 тысяч водителей с признаками опьянения.

В настоящее время существуют проблемы, связанные с внедрением интеллектуальных транспортных систем и беспилотного транспорта на дороги общего пользования, среди которых отсутствие законодательных актов и регламентов, обеспечивающих в должной мере безопасность всех участников дорожного движения.

И действительно, во всех ситуациях, когда будут происходить аварии с беспилотным автомобилем будет действовать принцип презумпции невиновности, то есть виновным всегда будет являться водитель, до тех пор, пока данные черного ящика или другие результаты расследования происшествия не будут говорить об обратном.

На сегодняшний день можно однозначно говорить о том, что Российская Федерация меньше других стран развивается в создании законодательства по использованию роботомобилей. Так, в Государственной Думе России не раз звучали предложения о внесении изменений в Правила дорожного движения и Гражданский Кодекс Российской Федерации, в части включения в понятие «автомобиль» и «транспортное средство» «беспилотное транспортное средство». В этой связи становится очевидным, что из-

менений требуют и Кодекс об административных правонарушениях, а также целый массив нормативных актов, среди которых Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»; «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» и др.

Очевидно, что актуальными становятся вопросы противодействия новым угрозам безопасности дорожного движения, которые исходят от каршеринга, а также от онлайн-сервисов по перевозке пассажиров и отдельных видов транспорта (гироскутеров, электронных самокатов и др.). Указанные факторы обуславливают необходимость принципиально нового законодательного подхода к регулированию использования данного вида транспорта в соответствии с новыми потребностями общества.

Необходимость совершенствования требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, а также улучшение форм и методов учебного процесса в организациях, которые осуществляют образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, заложены в Стратегии безопасности дорожного движения в России на 2018–2024 годы. Именно поэтому наряду с принятием нормативных правовых актов, частично регулирующих деятельность автошкол, возникает вопрос о полном реформировании системы подготовки водителей.

Так, первый шаг к изменению порядка сдачи экзамена на право управления транспортными средствами уже сделан – с 1 апреля 2021 г. Теперь экзамен содержит всего два этапа – теоретическую часть и вождение, которое объединяет площадку с городом. Однако о качестве принятых изменений, можно будет судить гораздо позже.

Однако стоит признать, что указанная сфера постоянно находится в поле зрения законодателя. В профессиональном сообществе обсуждается и привязка учебных групп автошкол к конкретному подразделению Госавтоинспекции. Так, на данный момент кандидат, обучившись в автошколе и получив на руки свидетельство о получении профессии «водитель», может сдавать экзамен на водительское удостоверение в любом подразделении.

Предлагается сделать так, чтобы кандидат в водители сдавал экзамен в группе от автошколы в том подразделении, к которому «привязана» автошкола. Это позволит снизить коррупционные риски, а заодно усилить контроль за автошколами. Ведь тогда будет точно известно, точное количество обучающихся, что сильно затруднит торговлю свидетельствами об окончании автошколы, без которых на экзамен в ГИБДД не попасть. Кроме того, предполагается, что указанная мера поможет усилить ответственность автошкол за качество подготовки своих учеников.

Реализация правового режима обеспечения безопасности дорожного движения затрагивает интересы большого количества граждан, общества и государства. В связи с этим, основываясь на современных тенденциях и потребностях, возникающих у людей, государству необходимо принимать меры в целях сохранения жизни, здоровья и имущества своих граждан.

Важнейшие решения по дальнейшей оптимизации государственного управления в области ОБДД были приняты на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации 14 марта 2016 г. Так, в частности, во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации МВД России подготовлен проект Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, который в настоящее время находится на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации. Необходимость разработки проекта Стратегии подтверждается аналитическими обоснованными выводами о том, что прогнозные значения основных показателей аварийности (количество ДТП и количество погибших в них участников дорожного движения) без разработки и реализации системного комплекса мер, направленных на предотвращение последствий дорожно-транспортного травматизма, в существующих социально-экономических условиях имеют тенденцию к росту. Таким образом, разрабатываемая Стратегия рассматривается как инструмент преодоления указанной негативной тенденции.

Стратегия охватывает период с 2018-го по 2024 г. и создает организационно-правовую основу для формирования и реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Многообразие объектов воздействия Стратегии обуславливает также необходимость осуществления эффективного межведомственного взаимодействия заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

Цель Стратегии – повышение безопасности дорожного движения. Достижение данной цели предполагается путем определения основных задач, приоритетов и направлений государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также разработки и реализации перечня соответствующих мер и мероприятий. В процессе реализации Стратегии решается задача формирования у участников правоотношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения ориентиров и ожиданий относительно перспектив деятельности в данной сфере.

Для достижения указанной стратегической цели предполагается реализовать комплекс мер и мероприятий по следующим направлениям деятельности, выбранным на основании результатов комплексного анализа причин и условий аварийности в качестве приоритетных:

1. Изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил в дорожном движении.
2. Повышение защищенности от ДТП и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего, детей и пешеходов.

3. Совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения.

4. Совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении.

5. Совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения.

6. Развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате ДТП.

Реализация Стратегии предполагается в два этапа.

На I этапе (2018–2020 гг.) ставится задача наращивания потенциала для дальнейшего развития работ по повышению безопасности дорожного движения. В этот период должно быть завершено выполнение мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

На II этапе (2021–2024 гг.) предполагается реализация комплекса практических мер и мероприятий, оказывающих непосредственное воздействие на безопасность дорожного движения по вышеназванным направлениям.

Проект «Безопасные и качественные дороги» – долгосрочный федеральный приоритетный проект по реализации программ приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и развития дорожной сети крупнейших городских агломераций. Контроль реализации проекта осуществляют Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). Планируемые сроки реализации – 2017–2025 годы. «Проект» – комплекс взаимосвязанных мероприятий, направленных на получение уникальных результатов в условиях временных и ресурсных ограничений.

«Проектная деятельность» – деятельность, связанная с инициированием, подготовкой, реализацией и завершением проектов.

Проектная деятельность в Российской Федерации реализуется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной деятельности в правительстве Российской Федерации» (вместе с Положением об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации).

21 сентября 2016 г. на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам В.В. Путин поставил задачу к 2018 г. привести в нормативное состояние не менее половины дорожной сети крупных агломераций, а к 2025 г. повысить этот показатель до 85 %. 5 декабря Правительством был утверждён паспорт приоритетного проекта по основному направле-

нию стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги».

21 января 2017 г. Председатель Правительства РФ Д.А. Медведев подписал постановление Правительства Российской Федерации № 47 «Об иных межбюджетных трансфертах, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятия «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»», что положило начало реализации проекта во всех 38 крупнейших агломерациях.

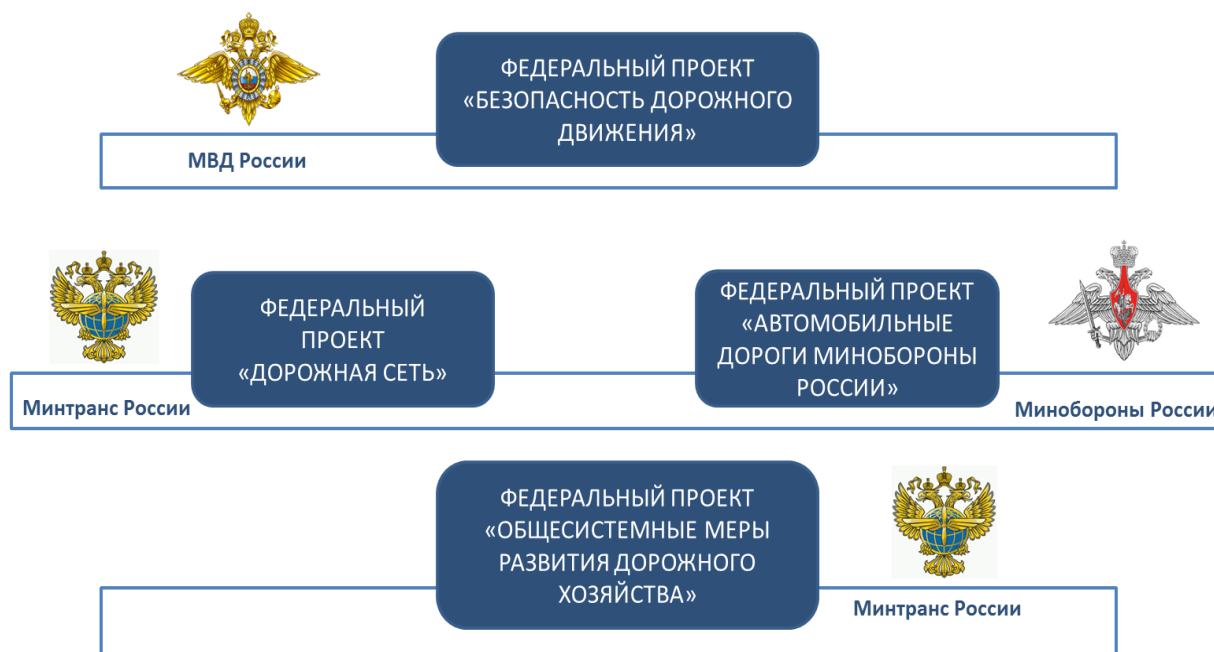


Рис. 1. Структура национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

*Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»*

Цели и целевые показатели:

1. Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 % (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.)

2. Снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 % по сравнению с 2017 г.

Снижение смертности в ДТП в 3,5 раза, до уровня, не превышающего 4-х человек на 100 тыс. населения



Рис. 2. Виды проектов в области безопасности дорожного движения.

3. Снижение количества мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 г.

4. Снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 г. – стремление к нулевому уровню смертности).

5. Создание Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения и доведение доли контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр, до 80 % к концу 2024 г.

6. Доведение доли контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, объединяющего различные виды дорожных работ, до 70 % к концу 2024 г. в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

7. Увеличение доли автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям, до 60 % к концу 2024 г.

Первый этап проекта (2017–2018 гг. включительно) предполагает ремонт аварийно опасных участков дорог, оборудование участков дорожной сети тросовым и барьерным ограждениями, средствами освещения, искусственными неровностями для ограничения скоростного режима, нанесение разметки, установку дорожных знаков повышенной видимости, новых светофоров и систем видеонаблюдения, защитного оборудования на наземных пешеходных переходах и остановках, а также внедрение информационных ресурсов, обеспечивающих контроль за эффективностью ис-

пользования средств дорожных фондов, общественного мониторинга качества и уровня аварийности дорог.

Второй этап проекта (2019–2021 гг.) включает строительство и реконструкцию дорог, внедрение интеллектуальных систем управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры, работу по синхронизации развития транспортной инфраструктуры, всех видов транспорта с планами развития территорий, градостроительной политикой.

На третьем этапе проекта (2022–2025 гг.) будут завершены работы по программе комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций.

Цели и задачи:

- обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения в агломерациях, участвующих в проекте, сокращение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- приведение дорожной сети агломераций в нормативное состояние;
- устранение перегрузки дорожной сети городских агломераций;
- повышение уровня удовлетворенности граждан дорожной ситуацией в своем регионе.

В настоящее время проблеме обеспечения безопасности дорожного движения уделяется колоссальное внимание. Так, на ежегодном расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации. 3 марта 2021 г., Президентом Российской Федерации В.В. Путиным неоднократно подчеркивалась необходимость в продолжении целенаправленной деятельности по уменьшению количества пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

В особенности, президентом была поставлена задача по сосредоточению усилий на обеспечение безопасности пешеходов, беспощадной борьбе с пьянством за рулём и с нарушителями скоростного режима. И это не удивительно, по сути, указанные причины являются основными факторами смертности людей на дорогах: 27 % погибших – это пешеходы, почти столько же, 26,9 % – от пьяниц за рулём, и 23,2 % – из-за выездов на встречную полосу.

Таким образом, можно говорить о том, что основной тенденцией в деятельности государственной системы является продолжение целенаправленной, межотраслевой, организационно-управленческой деятельности по реализации программно-целевого подхода и разработки спектра программ на федеральном, региональном и местном уровне, которые являлись определяющими актами для исполнения конкретных мероприятий в указанной сфере.

Полагаем интересным будет исследовать также опыт Японии в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Так, в течение длительного времени Япония является примером высокой эффективности обеспечения безопасности дорожного движения. Пик аварийности в Японии,

связанный с интенсивным процессом автомобилизации, приходится на 60–70-е гг. XX в. Когда количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и смертности в их результате стало критическим, правительство на основе многостороннего анализа и прогнозируемого неблагоприятного развития ситуации предприняло ряд решительных мер<sup>1</sup>. Во-первых, в 1960 г. был принят новый Закон «О дорожном движении». Во-вторых, в 1970 г. был принят Закон «О безопасности дорожного движения», на основе которого до сих пор разрабатываются пятилетние планы для совершенствования деятельности в данной сфере. Полиция префектур Японии тщательно регистрирует все ДТП и их причины, это предусмотрено п. 1 ст. 2 Закона «О дорожном движении».

Все данные поступают в Национальный исследовательский институт полицейских наук, где анализируются причины ДТП по значительному спектру показателей, таких как типы нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД), возрастная градация, виды транспорта, время суток и дни недели, погода и дорожные условия, качество дороги, использование шлемов и ремней безопасности и др. (всего более 30 показателей). Главная цель такой работы – выявление неблагоприятных тенденций и поиск методов их нивелирования. Полученные результаты эффективно используются при разработке государственных мер по обеспечению безопасности дорожного движения и предотвращению ДТП. Одна из последних выявленных проблем связана с увеличивающимся количеством жертв ДТП – людей пожилого возраста.

Как известно, Япония – страна долгожителей, в ней проживает более 2 млн человек в возрасте старше 90 лет, которые являются активными участниками дорожного движения в качестве пешеходов и водителей. Несмотря на ежегодное повышение уровня автомобилизации Японии, количество жертв ДТП стабильно сокращается на 4-5 %. Для наглядного представления результативности предпринимаемых мер рассмотрим динамику и некоторые ключевые моменты изменения ситуации в данной сфере. Уточним, что в Японии ведется отдельно статистический учет скончавшихся в результате ДТП в течение первых суток (24 часа) и смертельных исходов в течение последующих 30 дней. Если провести сравнение по показателю «количество смертей в течение первых суток (24 часа) после ДТП», то в 1990 г. этот показатель составлял 14595 случаев, в 2003 г. – почти в два раза меньше – 8877 случаев, в 2016 г. впервые за 67 лет (начиная с 1949 г.) число погибших в ДТП составило менее четырех тысяч – 3904 случаев. За 2019 г. количество погибших в результате ДТП в течение первых суток составило 3215, что соответствует статистике довоенного

---

<sup>1</sup> Петров А.И. Автотранспортная аварийность как идентификатор качества жизни граждан // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2016. № 3(45). С. 166.

времени. Общее количество ДТП (с участием всех видов транспорта, в том числе и велосипедов) также имеет впечатляющую динамику, даже в рамках трехлетнего периода: в 2017 г. – 472165 случаев; в 2018 г. – 430601; в 2019 г. – 381237. Из представленных статистических данных видно, что за 3 года количество случаев ДТП сократилось почти на 20 %. Данная статистика для нас интересна тем, что соотношение населения Японии и России вполне сопоставимо (по состоянию на 1 января 2020 г.): в Японии – 125,5 млн чел., в России – 146,6 млн чел., но количество ДТП в России, в том числе со смертельным исходом, превышает показатели по Японии в 4-5 раз (в Российской Федерации статистический учет погибших ведется только в течение первых 7 дней после ДТП, что снижает пороговый результат).

На основе анализа типичных нарушений ПДД полиция выделяет наиболее распространенные и опасные, к которым в настоящее время относятся<sup>1</sup>: 1) нарушение правил парковки; 2) вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; 3) нарушение скоростного режима; 4) игнорирование запрещающего сигнала светофора; 5) нелегальное вождение. Полиция прилагает значительные усилия, чтобы задержать таких водителей и тех, кто содействует (подстрекает) совершению таких нарушений. Самое большое количество правонарушений связано с незаконной парковкой транспортных средств в городской среде, при этом парковки стихийно возникают вблизи пешеходных переходов и автобусных остановок, а также на магистральных дорогах. Полиция взаимодействует с местными административными органами власти, принимая на местном уровне постановления о борьбе с незаконной парковкой. В плотно застроенной городской среде ДТП чаще всего происходят на перекрестках, нарушения ПДД и ДТП автоматически фиксируют установленные видеокамеры. В последние годы законодательные меры относительно перечисленных правонарушений были в значительной степени ужесточены, в зависимости от степени нарушения предусматривается не только крупный штраф, но и более строгие наказания, в том числе приостановление действия водительских прав до 1 года, исправительные работы до 6 месяцев, тюремное заключение.

В основные функции полиции входит ответственность за выдачу и продление водительских удостоверений. Водительское удостоверение действительно в течение 5 лет, однако есть ряд ограничений. В частности, срок их действия сокращается<sup>2</sup>: 1) для начинающих водителей; 2) для водителей, совершивших нарушения ПДД или ставших причиной ДТП;

---

<sup>1</sup> Майоров В.И., Дунаева О.Н. Формирование и развитие государственной политики Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2018. № 3 (45). С. 162.

<sup>2</sup> Зубкова В.О., Лазарев В.А. Сравнительный анализ безопасности дорожного движения на примере Японии // Альтернативные транспортные технологии. 2018. Т. 5. № 1 (8). С. 279.

3) для водителей, возраст которых составляет 70 лет и выше. В период «продления» водительского удостоверения водитель, если у него имеются нарушения ПДД или участие в ДТП, обязан посещать занятия по безопасному вождению. Полиция имеет право оперативно отозвать или приостановить действие водительских удостоверений тех, кто совершил серьезные нарушения ПДД, ДТП. Наибольшее внимание уделяется двум возрастным категориям водителей: это молодые водители (и по возрасту, и по опыту вождения) и пожилые водители старше 70 лет, для которых предусмотрен специальный курс обучения безопасному вождению, так как дорожная инфраструктура, технологическое оснащение автомобилей интенсивно изменяются. Кроме того, водители в возрасте 75 лет и старше должны пройти психофизиологический тест на определение уровня сохранности интеллекта и работу когнитивных функций мозга (внимание, память, мышление).

По результатам тестирования пожилым водителям рекомендуется посещать ту группу обучающихся, которая больше соответствует уровню их возможностей, для повышения безопасности участия в дорожном движении. Значительные проблемы полиции связаны с «Босодзоку» (Bosozoku). Это молодежный гонимый мотоциклетный «клан» агрессивного вождения, который возник как субкультура в 90-е гг. XX в. Изначально к данной субкультуре относили себя только криминальные группировки лихачей-мотоциклистов. Ежегодно в полицию поступает около 35 тыс. жалоб от граждан в отношении «Босодзоку». В 2004–2005 гг. правительство и полиция предприняли ряд мер по противодействию «клану грома и скорости». Под натиском ужесточения дорожного законодательства и активных действий полиции численность клана резко уменьшилась. Но молодое поколение в силу возрастных особенностей более склонно к безрассудному вождению, поэтому субкультура жива, хотя и изменилась, распространившись на другие виды транспорта. Интенсивные действия полиции привели к уменьшению количества крупномасштабных мотоциклетных поездок и опасного вождения. Так, если по состоянию на 2013 г. в Японии было зафиксировано 327 мотоциклетных групп, в которые входило 6993 человека (55 % из них моложе 20 лет, т.е. несовершеннолетние), то уже к 2017 г. их насчитывалось 208. Полиция в тесном сотрудничестве с местными сообществами, общественными организациями и образовательными учреждениями содействует выходу молодых людей из мотоциклетных группировок и различными методами поощряет безопасное вождение. Активизированы усилия полиции по привлечению юридических лиц, т.е. организаций и крупных корпораций, а также работодателей к ответственности за серьезные нарушения, совершенные их водителями в возрасте до 20 лет (возраст совершеннолетия, принятый в Японии), так как водительское удостоверение на вождение мопеда можно получить в 16 лет, на вождение легкого автомобиля в 18 лет. Полиция имеет нарабо-

таные традиции и осуществляет планомерную деятельность среди всех слоев населения по пропаганде и профилактике БДД, методы и средства которой постоянно обновляются и совершенствуются. В 1998 г. Национальная комиссия по общественной безопасности опубликовала «Руководящие принципы просвещения по вопросам безопасности дорожного движения» с целью обеспечить критерии и стандарты обучения по вопросам БДД в зависимости от возрастных особенностей, стадий психосоматического развития и уровня здоровья, учебной или профессиональной деятельности, наличия транспортных средств. В том числе, полиция осуществляет гармоничное взаимодействие с населением по месту жительства и транспортными организациями по вопросам просвещения в сфере безопасности дорожного движения. Для корпораций, организаций и бизнес-предприятий, если они используют автотранспортные средства больше того количества, которое определено как минимум, должны обязательно назначить инспектора по БДД, который несет ответственность за обучение водителей на основе вышеуказанных «Руководящих принципов». В стране насчитывается более 338 тыс. предприятий, которые имеют инспекторов по безопасному вождению. Полиция регулярно (два раза в год, весной и осенью) совместно с другими представительствами осуществляет пропаганду БДД, участвуя в масштабных 10-дневных национальных компаниях БДД<sup>1</sup>.

Различными мероприятиями охватываются практически все слои населения (в том числе, по месту жительства), так как каждый человек является участником дорожного движения в роли водителя, пассажира или пешехода. В каждой пропагандистской кампании по БДД обязательно уделяется внимание наиболее рискогенным факторам: 1) предотвращение ДТП с участием детей и пожилых людей; 2) обязательное использование ремней безопасности и детских удерживающих сидений; 3) противодействие вождению в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; 4) профилактика нарушений скоростного режима; 5) внимание тем аспектам БДД, которые стали наиболее актуальны в данное время. В стране существует разветвленная сеть скоростных автомагистралей только для легковых автомобилей, длина которых превышает 14 тыс. км. В настоящее время на скоростных дорогах, которые являются платными, используется система бесконтактной оплаты (ETC). В Департаменте столичной полиции Токио и во всех префектурах были созданы подразделения Дорожной полиции скоростных автомагистралей, которые стали осуществлять контроль за транспортным потоком и обеспечивать безопасность дорожного движения на скоростных автомагистралях.

---

<sup>1</sup> Майоров В.И., Дунаева О.Н., Полякова С.В. Актуальные направления деятельности полиции Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения // Общество и право. 2020. № 4 (74). С. 100.

В 2020 г. на скоростных автомагистралях предполагается использование самоуправляемых автомобилей, когда все функции управления автомобилем передаются автоматической системе, на основе данного нововведения предполагается внесение изменений в Закон «О дорожном движении». В технологически развитой и высоко урбанизированной Японии 56 % населения, а это почти 70 млн человек, проживает в огромном мегалополисе, так называемом «Токайдо», расположенном на тихоокеанском побережье и имеющем протяженность 650 км (объединяет несколько агломераций), что повышает требования к организации безопасности дорожного движения. Одна из проблем мегаполиса связана с «разгрузкой» автомобильного потока в городской среде. За последние два десятилетия в несколько раз увеличилось количество всех видов автотранспорта, выросли объемы пассажирских и грузовых автоперевозок, общий километраж дорог составляет 1,2 млн км. В связи с этим полиция активно содействовала развитию и внедрению интеллектуальных транспортных систем (в Японии ИТС с 1995 г.).

В настоящее время в стране действует Универсальная система управления дорожным движением (UTMS), благодаря которой создается «гармоничное» сосуществование «водителя – транспортного средства – дороги», что создает новое представление о дорожной среде, значительно повышает мобильность и безопасность участников дорожного движения.

Основные функции UTMS заключаются в следующем: 1) предотвращение ДТП – UTMS в режиме актуального времени обеспечивает водителей визуальной и аудиальной информацией о других ТС и пешеходах; предоставляет данные о загруженности дорог и объездных путях; предотвращает несчастные случаи, вызванные внезапным торможением или ускорением, и др., что облегчает процесс вождения, минимизирует психическое и когнитивное напряжение водителей; 2) быстрое реагирование на ДТП – UTMS помогает спасательным подразделениям максимально быстро прибывать на место аварии, эвакуировать людей, освободить от поврежденных ТС дорожную часть; в режиме реального времени предупредить других водителей о ДТП, изменить маршрут в безопасную зону движения; 3) сокращение «пробок» в «час пик» – UTMS уменьшает затор движения и обеспечивает равномерную загруженность и продвижение ТС посредством регулирования светофоров в зависимости от дорожных ситуаций; обеспечивает приоритетный проезд общественного транспорта на перекрестках; сообщает водителям об альтернативных маршрутах; 4) помощь пожилым и инвалидам – UTMS помогает пожилым пешеходам и людям с ограниченными возможностями здоровья в пересечении дорог, обеспечивая слуховое руководство, что создает универсальную мобильную среду, где пожилые люди и инвалиды могут более безопасно передвигаться в условиях дорожного движения; 5) расширение мобильной связи с другими системами – UTMS оказывает поддержку службе информации о дорожном движении;

НРА установило систему, которая получает и отправляет информацию о дорожном движении в режиме реального времени, через автомобильные навигационные системы, Интернет и сотовые телефоны; б) сокращение «помех и загрязнения» дорожной среды – UTMS имеет функцию мониторинга окружающей среды, собирая информацию о помехах и загрязнении дорожной среды, в том числе о погоде, и, соответственно, контролирует яркость сигналов светофоров, громкость аудиальных сообщений на пешеходных переходах и многое другое, поддерживая оптимальное состояние дорожной среды для безопасности участников дорожного движения<sup>1</sup>.

На основе вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

1. В Японии транспортные и социальные риски, связанные с участием в дорожном движении, сведены к минимуму, что является результатом системного воздействия ряда факторов на национальном уровне: последовательной государственной политики; своевременно изменяющегося законодательства; активного внедрения инновационной дорожной инфраструктуры и современной оснащённости транспортных средств; эффективной деятельности полиции; высокого уровня транспортной культуры населения. 2. Современная концепция обеспечения безопасности участников дорожного движения в Японии основана на базовых принципах «предупреждения», т.е. транспортные и социальные риски в большей степени зависят не от участников, а от условий, обеспечивающих безопасность (законодательство, дорожная инфраструктура, техническая оснащённость автомобиля, качественная подготовка водителя ТС, дифференцированная по возрастной градации работа с населением, применение современных методов). 3. Высокий уровень дорожной инфраструктуры в Японии, действующая интеллектуальная транспортная система (UTMS), которая включает ряд инновационных технологий, позволяют не только повысить мобильность населения, но и поднять на качественно новый уровень организацию и техническую безопасность дорожного движения, информационную доступность для всех участников дорожного движения, а при возникновении ДТП обеспечить максимально быструю медицинскую помощь пострадавшим и эвакуацию поврежденных транспортных средств с дорожной части. 4. Эффективность деятельности полиции по обеспечению безопасности участников дорожного движения обусловлена следующими факторами: дифференцированной проработкой актуальных проблем возникновения ДТП; высоким уровнем технической и информационной оснащённости полиции; тем, что деятельность полиции сфокусирована на «предупреждении» правонарушений, а социальный вектор деятельности отражает современную концепцию «полиция на службе общества». Насе-

---

<sup>1</sup> Дунаева О.Н., Полякова С.В. Современные международные тенденции обеспечению безопасности дорожного движения и их реализация на примере Китая и Японии // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 159.

ление Японии высоко оценивает деятельность полиции, что свидетельствует о правовой интеграции общества и выступает дополнительным гарантом безопасности участников дорожного движения. Япония является активным участником международного обмена в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В России изучение эффективного опыта по обеспечению безопасности участников дорожного движения может способствовать развитию государственной политики в данной сфере, повышению результативности деятельности полиции, что в итоге будет способствовать сохранению здоровья и жизни граждан.

## **§ 2. Правовое положение и основные функции подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

На пути реформирования системы органов внутренних дел Российской Федерации и формирования нового имиджа сотрудника полиции, впервые на законодательном уровне решен вопрос об организационном единстве полиции и органов внутренних дел и представляется, как составная часть единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел – Министерства внутренних дел Российской Федерации, в состав которого входят подразделения, организации и службы, создаваемые для выполнения возложенных на полицию обязанностей (подразделения полиции).

Собственно говоря, упомянутые критерии и положены в основу Указа Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 250 «Вопросы организации полиции». Им установлено, что в состав полиции входят подразделения, организации и службы, на которые возлагаются:

- а) прием, регистрация и проверка заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях и о происшествиях;
- б) выявление, предупреждение, пресечение и раскрытие преступлений, розыск лиц, совершивших преступления, а также иных лиц в соответствии с федеральными законами;
- в) выявление и устранение причин преступлений и административных правонарушений и условий, способствующих их совершению, участие в профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних;
- г) обеспечение безопасности граждан и общественного порядка, в том числе в местах проведения публичных и массовых мероприятий, а также при чрезвычайных ситуациях и осложнениях оперативной обстановки;
- д) обеспечение безопасности дорожного движения;
- е) производство дознания, отдельных процессуальных действий по уголовным делам, а также производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных законодательством Российской Федерации к подведомственности полиции;

ж) осуществление оперативно-розыскной деятельности, оперативно-поисковых и специальных технических мероприятий;

з) противодействие коррупции, терроризму и экстремистской деятельности;

и) обеспечение собственной безопасности;

к) осуществление лицензионно-разрешительной работы;

л) осуществление экспертно-криминалистической деятельности;

м) государственная охрана объектов, а также охрана имущества граждан и организаций;

н) государственная защита потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства, судей, прокуроров, следователей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов, а также иных защищаемых лиц;

о) сбор, анализ и хранение оперативно-розыскной информации;

п) содержание, охрана и конвоирование задержанных, подвергнутых административному аресту и (или) заключенных под стражу лиц, находящихся в изоляторах временного содержания подозреваемых и обвиняемых органов внутренних дел Российской Федерации;

р) контроль за лицами, освобожденными из мест лишения свободы, а также за поведением осужденных, которым назначено наказание, не связанное с лишением свободы;

с) подготовка, переподготовка и повышение квалификации сотрудников полиции;

т) обеспечение взаимодействия с правоохранительными органами иностранных государств-членов Международной организации уголовной полиции – Интерпола и с Генеральным секретариатом Интерпола.

Где Министерство внутренних дел Российской Федерации (МВД России) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Основными задачами МВД России являются<sup>1</sup>:

1) выработка и реализация государственной политики в сфере внутренних дел;

2) нормативно-правовое регулирование в сфере внутренних дел;

3) обеспечение федерального государственного контроля (надзора) в сфере внутренних дел;

4) обеспечение защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противо-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел РФ и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел РФ по субъекту РФ [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

действие преступности, охрана общественного порядка и собственности, обеспечение общественной безопасности, предоставление государственных услуг в сфере внутренних дел;

5) управление органами внутренних дел Российской Федерации (далее – органы внутренних дел);

6) обеспечение социальной и правовой защиты сотрудников органов внутренних дел, федеральных государственных гражданских служащих и работников системы МВД России, граждан, уволенных со службы в органах внутренних дел с правом на пенсию, членов их семей, а также иных лиц, соответствующее обеспечение которых на основании законодательства Российской Федерации возложено на МВД России.

В целях реализации единой государственной политики в области безопасности дорожного движения Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», установлено, что Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция) осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция) осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

Госавтоинспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Деятельность Госавтоинспекции строится на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, гласности.

Госавтоинспекция в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, Федеральным законом «О полиции», Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и

распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, а также настоящим Положением.

Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, организациями, средствами массовой информации, а также сотрудничает в установленном порядке с компетентными органами иностранных государств.

На Госавтоинспекцию возлагаются следующие обязанности:

а) осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

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

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

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

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

– к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;

б) проведение экзаменов на право управления транспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий, предусмотренных п. 1 ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», выдача водительских удостоверений; согласование программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, выдача заключений о соответствии установленным требованиям учебно-материальной базы организаций, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, и соискателей лицензий на осуществление образовательной деятельности по указанным программам в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации;

в) регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные

средства и прицепы к ним, а также выдача паспортов транспортных средств в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации;

г) организация и проведение в порядке и сроки, которые установлены законодательством Российской Федерации, государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним;

д) регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;

е) участие в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности;

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

з) осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях;

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

к) утратил силу;

л) осуществление в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения;

м) ведение учета бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

н) изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения;

о) осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств;

п) участие в работе градостроительных и технических советов, а также в рассмотрении предложений об установлении или изменении межрегиональных маршрутов регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

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

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

т) выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению;

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

ф) выдача в установленном порядке разрешений на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов);

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

ц) участие во взаимодействии с соответствующими подразделениями органов государственной охраны в обеспечении безопасного и беспрепятственного проезда транспортных средств, в которых следуют объекты государственной охраны;

ч) осуществление приема граждан, обеспечение своевременного и в полном объеме рассмотрения их устных и письменных обращений с последующим уведомлением граждан о принятых решениях в установленном законодательством Российской Федерации срок;

ш) выдача свидетельств о соответствии транспортных средств с внесенными в их конструкцию изменениями требованиям безопасности, а также свидетельств о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов.

Госавтоинспекция для выполнения возложенных на нее обязанностей имеет право:

а) запрашивать и получать в установленном порядке от органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципальных образований, организаций и должностных лиц сведения о соблюдении ими законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

б) давать юридическим лицам и должностным лицам обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а в случае неприятия по таким предписаниям необходимых мер привлекать виновных лиц к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации. Предписания даются главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения, старшими государственными инспекторами безопасности дорожного движения, государственными инспекторами безопасности дорожного движения, старшими государственными инспекторами дорожного надзора, государственными инспекторами дорожного надзора в соответствии с их компетенцией в письменной форме с указанием сроков представления информации о принимаемых мерах;

в) участвовать в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, технических регламентов и документов по стандартизации в области обеспечения безопасности дорожного движения, вносить в установленном порядке предложения по их совершенствованию;

г) предписывать или разрешать соответствующим организациям установку и снятие технических средств организации дорожного движения;

д) временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять его организацию на отдельных участках дорог при проведении массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии, ограничивать или запрещать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

е) запрещать при несоблюдении требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения перевозку

крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов, а также движение общественного транспорта по установленным маршрутам;

ж) запрещать эксплуатацию автотранспортных средств и прицепов к ним, тракторов и других самоходных машин в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения, а также при наличии неисправностей и условий, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации, а эксплуатацию троллейбусов и трамваев – при наличии неисправностей, предусмотренных соответствующими правилами технической эксплуатации; запрещать эксплуатацию транспортных средств, которые имеют скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов либо государственные регистрационные знаки, а равно при несоответствии маркировки транспортных средств данным, указанным в регистрационных документах;

з) не допускать к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдаче соответствующих документов следующие автотранспортные средства и прицепы к ним:

- изготовленные в Российской Федерации или ввозимые на ее территорию сроком более чем на шесть месяцев, или в конструкцию которых внесены изменения, – без документов, удостоверяющих их соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения;

- имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки;

- владельцами, которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию гражданской ответственности;

и) останавливать транспортные средства и проверять документы на право пользования и управления ими, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, а также документы на транспортное средство и перевозимый груз, изымать эти документы в случаях, предусмотренных федеральным законом;

к) отстранять от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, лиц, не имеющих документов на право управления или пользования транспортными средствами, а также лиц, управляющих транспортными средствами с заведомо неисправной тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда);

л) освидетельствовать на состояние алкогольного опьянения, направлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения управляющих транспортными средствами лиц, которые подозреваются в совершении административного правонарушения в области дорожного движения и в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, а также направлять или доставлять

на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, которые подозреваются в совершении преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, для объективного рассмотрения дела в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

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

н) осуществлять в установленном законодательством Российской Федерации порядке административное задержание и личный досмотр граждан, совершивших административное правонарушение, осмотр транспортных средств и грузов с участием водителей или граждан, сопровождающих грузы, производить досмотр транспортных средств при подозрении, что они используются в противоправных целях;

о) вызывать в Госавтоинспекцию граждан и должностных лиц по находящимся в производстве делам и материалам, получать от них необходимые объяснения, справки, документы (их копии);

п) составлять протоколы об административных правонарушениях, назначать в пределах своей компетенции административные наказания юридическим лицам, должностным лицам и гражданам, совершившим административное правонарушение, применять иные меры, предусмотренные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях;

р) использовать для доставления в медицинские организации граждан, нуждающихся в оказании медицинской помощи в экстренной или неотложной форме, для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, а также в других предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительством иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения;

с) пользоваться беспрепятственно в служебных целях средствами связи, принадлежащими юридическим лицам и гражданам;

т) участвовать в установленном порядке в выполнении возложенных на Министерство внутренних дел Российской Федерации функций государственного заказчика по разработке и изготовлению технических средств контроля за соблюдением правил дорожного движения, аварийно-спасательного оборудования, применяемого на месте дорожно-транспортного происшествия в целях снижения тяжести его последствий, а также иных технических средств, автоматизированных систем и приборов, способствующих повышению безопасности дорожного движения;

у) участвовать совместно с заинтересованными организациями и учреждениями в определении приоритетных тем и направлений научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществлять в установленном порядке их реализацию, а также участвовать во внедрении в практическую деятельность Госавтоинспекции научных разработок;

ф) участвовать в установленном порядке в работе международных организаций по проблемам безопасности дорожного движения, разрабатывать и осуществлять совместно с заинтересованными организациями и учреждениями мероприятия, обеспечивающие выполнение международных обязательств Российской Федерации в этой области;

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

ц) утратил силу;

ш) осуществлять в соответствии с законодательством Российской Федерации задержание транспортных средств, находящихся в розыске;

щ) обращаться в суд с иском о признании недействительным разрешения на установку рекламной конструкции в случае несоответствия рекламной конструкции требованиям нормативных актов по безопасности движения транспорта.

Надзор и контроль за деятельностью Госавтоинспекции осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Деятельность Госавтоинспекции строится на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, и гласности.

В систему Госавтоинспекции входят:

а) Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – подразделение Госавтоинспекции на федеральном уровне);

б) Центр специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

в) подразделения Госавтоинспекции территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъектам Российской Федерации (далее – подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне);

г) специализированные подразделения Госавтоинспекции территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъектам Российской Федерации;

д) подразделения Госавтоинспекции управлений, отделов, отделений Министерства внутренних дел Российской Федерации по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориаль-

ным образованиям, а также подразделение Госавтоинспекции Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации на комплексе «Байконур» (далее – подразделения Госавтоинспекции на районном уровне);

е) научно-исследовательские учреждения Госавтоинспекции и их филиалы.

Рассмотрим каждый структурный элемент организационного построения Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России) является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации. ГУОБДД МВД России обеспечивает и осуществляет функции Министерства по выработке предложений по формированию и реализации основных направлений государственной политики, нормативному правовому регулированию в области обеспечения безопасности дорожного движения. Главное управление выполняет функции федерального органа управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, возглавляющего систему Госавтоинспекции, и иные функции в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, МВД России.

Основными задачами ГУОБДД МВД России являются:

- разработка предложений по формированию и реализации основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- совершенствование нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- организация и принятие в пределах своей компетенции мер по обеспечению безопасности дорожного движения;

- обеспечение координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- совершенствование системы государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- организация и координация деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения;

- организационно-методическое руководство органами управления и подразделениями, входящими в систему Госавтоинспекции.

В своей деятельности Главное управление руководствуется Конституцией Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России и Положением о

Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Подразделение Госавтоинспекции на федеральном уровне является органом управления Госавтоинспекции.

Подразделение Госавтоинспекции на федеральном уровне в установленном порядке участвует в выполнении функций государственного заказчика, возложенных на Министерство внутренних дел Российской Федерации, в том числе по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а также по изготовлению оперативно-технических средств для Госавтоинспекции, перечень которых определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Руководитель подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне является по должности главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, а его заместители – заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации. Указанные лица назначаются на должность и освобождаются от должности Президентом Российской Федерации по представлению Министра внутренних дел Российской Федерации.

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации имеет право по вопросам, относящимся к его компетенции:

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации имеет право по вопросам, относящимся к его компетенции:

а) принимать участие в выработке и реализации основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также в координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в этой области;

б) представлять Министерство внутренних дел Российской Федерации во взаимоотношениях с Правительством Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации;

в) вести переписку от имени Министерства внутренних дел Российской Федерации;

г) запрашивать и получать в установленном порядке от федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципальных образований, организаций и должностных лиц сведения о соблю-

дении ими законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

д) вносить в соответствии с законодательством Российской Федерации в федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления муниципальных образований и организации предписания (постановления, представления, решения) об устранении нарушений законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

е) создавать по согласованию с заинтересованными государственными органами и организациями совещательные и экспертные органы (советы, комиссии, группы) по вопросам, касающимся предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

ж) представлять в соответствии с законодательством Российской Федерации интересы Российской Федерации в международных организациях и во взаимоотношениях с иностранными государствами;

з) осуществлять руководство деятельностью главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации.

Руководители подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации, а их заместители – заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации.

Главные государственные инспекторы безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации осуществляют по вопросам, относящимся к их компетенции, руководство деятельностью главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, а также на комплексе «Байконур».

Руководители подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, за исключением лиц, замещающих должности высшего начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации, назначаются на должность и освобождаются от должности Министром внутренних дел Российской Федерации по представлению руководителя подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне, согласованному с руководителем территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации.

Заместители руководителей подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне назначаются на должность и освобождаются от должности руководителями территориальных органов Министерства внутренних дел по субъектам Российской Федерации.

Руководители подразделений Госавтоинспекции на районном уровне являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, а также на комплексе «Байконур», а их заместители – заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, а также на комплексе «Байконур».

Указанные лица назначаются на должность и освобождаются от должности руководителями территориальных органов Министерства внутренних дел по субъектам Российской Федерации по представлениям руководителей территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям, руководителя Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации на комплексе «Байконур», согласованным с руководителями подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

Согласно Указу Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», Федеральный орган управления Госавтоинспекции – структурное подразделение Министерства внутренних дел Российской Федерации, возглавляющее систему Госавтоинспекции. Согласно структуре Центрального аппарата МВД России (Указ Президента Российской Федерации № 248) таким органом является Главное управление обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГУ ОБДД РФ).

Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 устанавливает, что руководитель федерального органа управления Госавтоинспекции является по должности главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, а его заместители – заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения России.

Кроме того, ГУ ОБДД МВД России в установленном порядке участвует в выполнении функций государственного заказчика, возложенных на МВД России, в том числе по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а так-

же по изготовлению оперативно-технических средств для Госавтоинспекции, перечень которых определяется МВД РФ.

Нельзя не упомянуть о Центре специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения МВД России (далее – Центр) который является территориальным органом Министерства внутренних дел Российской Федерации на межрегиональном уровне и входит в систему Госавтоинспекции. Центр непосредственно подчинен начальнику Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России – главному государственному инспектору безопасности дорожного движения Российской Федерации и реализует в рамках предоставленных полномочий задачи и функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Основные задачи ЦСН БДД МВД России:

1. Участие в организации и обеспечении безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения во взаимодействии с федеральными органами государственной охраны, органами федеральной службы безопасности и другими государственными органами обеспечения безопасности, подразделениями системы Министерства внутренних дел Российской Федерации.

2. Осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции.

3. Участие в проведении специальных межрегиональных мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

4. Участие в обеспечении безопасности дорожного движения при проведении крупномасштабных межрегиональных общественно-политических, культурных, спортивных и иных массовых мероприятий.

5. Осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения на межрегиональном уровне.

6. Создание, администрирование, обеспечение функционирования и ведение в порядке, определяемом Министром внутренних дел Российской Федерации, информационных банков (баз) данных, программно-технического комплекса федеральной информационной системы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ФИС ГИБДД-М) и других информационно-аналитических систем.

7. Осуществление государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения.

8. Сбор сведений о ключевых показателях в области безопасности дорожного движения, их анализ и прогнозирование, а также подготовка

предложений по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Следующим элементом организационного построения Госавтоинспекции выступают органы управления Госавтоинспекции министерств (главных управлений, управлений) внутренних дел по субъектам Российской Федерации, являющиеся структурными подразделениями министерств (главных управлений, управлений) внутренних дел по субъектам Российской Федерации.

Руководители органов управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации, а их заместители – заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации.

Подразделения Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям<sup>1</sup>, являются структурными подразделениями указанных управлений (отделов) внутренних дел. Руководители таких подразделений являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, а их заместители – заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям.

Руководители подразделений Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях являются по должности главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения в соответствующих административно-территориальных образованиях.

На основании Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 2011 г. № 711 Научный центр проблем безопасности дорожного движения МВД России входит в систему Госавтоинспекции.

*Приказ МВД России от 23 марта 2018 г. № 155 «Об утверждении Устава федерального казенного учреждения "Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации"»*

Научный центр осуществляет функции головного научно-исследовательского учреждения Министерства внутренних дел Российской Феде-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Положений об органах управления и подразделениях ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 28 сентября 1998 г. № 618. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

рации по проведению и координации исследования причин дорожно-транспортных происшествий, разработок мер по их предупреждению, участию в совершенствовании нормативного правового, информационно-аналитического и технического регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Центр входит в число ведущих научных учреждений страны в данной сфере и выполняет задачи по решению правовых, инженерно-технических, информационных, организационно-методических проблем повышения уровня безопасности дорожного движения и защищенности его участников от ДТП. Проводимые сотрудниками Центра исследования по выявлению факторов и условий, способствующих совершению ДТП, научное обоснование приоритетных направлений профилактики снижения травматизма, разработка актуальных проблем деятельности Госавтоинспекции направлены на удовлетворение потребностей практики и способствуют сохранению жизни и здоровья граждан.

Научный центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, как одно из структурных элементов системы Госавтоинспекции:

- во-первых, организует, проводит и координирует научные исследования по актуальным проблемам деятельности ГИБДД в области обеспечения безопасности дорожного движения, охраны общественного порядка и борьбы с преступностью;

- во-вторых, на основе комплексного исследования закономерностей и структуры аварийности НЦ готовит научно обоснованные предложения по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий, по проблемам профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции, по проблемам нормативно-правового регулирования, государственной стратегии, государственного надзора и контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- в-третьих, формирует принципы реализации научно-технической политики в области информационных технологий и дает рекомендации по применению специальных технических средств в практической деятельности ГИБДД;

- в-четвертых, принимает участие в разработке всех видов специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении, а также выполняет функции Технического комитета по стандартизации и Органа по сертификации в сфере безопасности дорожного движения;

- в-пятых, осуществляет подготовку к изданию сборников научных трудов, монографий, методической и справочной литературы по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения; участвует в организации и проведении выставок, совещаний, семинаров; изучает и обобщает

передовой опыт работы Госавтоинспекции РФ и дорожной полиции зарубежных стран.

Согласно Положению ГИБДД МВД России выполняет задачи по обеспечению соблюдения всеми участниками дорожного движения, юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами законодательства Российской Федерации, иных нормативно-правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведения мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а так же интересов общества и государства.

Решения, требования и указания должностных лиц ГИБДД по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для юридических лиц независимо от формы собственности и иных организаций, должностных лиц и граждан. Деятельность Государственной инспекции строится на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, гласности.

Одним из способов достижения указанных целей является применение в деятельности подразделений Госавтоинспекции современных технологий. Современная работа Органов Внутренних Дел тесно переплетена с использованием достижений науки и техники. Различные базы данных, способы, методы, а также средства криминалистических исследований, широкое использование связи всё это применяется ОВД ежедневно. Не становятся исключением подразделения Госавтоинспекции.

Применение достижений науки и техники закреплено в ст. 11 Федерального закона «О полиции», в соответствии с содержанием, данная статья прямо обязывает использовать современные технические решения в деятельности полиции. Также в ФЗ указано, что полиция использует технические средства для фиксации обстоятельств совершения преступлений, административных правонарушений, обстоятельств происшествий, в том числе в общественных местах, а также для фиксирования действий сотрудников полиции, выполняющих возложенные на них обязанности.

Одной из важнейших функций ГИБДД является контроль и надзор за дорожным движением. Связано это в первую очередь с предложением правонарушений и дорожно-транспортных происшествий на дорогах.

Контроль может осуществляться самими сотрудниками Госавтоинспекции, а также при помощи средств автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений.

Непосредственный контроль за дорожным движением осуществляют сотрудники дорожно-патрульной службы. Данная обязанность прописана в подпункте «а» п. 11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Положение было утверждено Указом Президента РФ от 15 июня

1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Данный указ принято считать основополагающим документом в построении деятельности и организации ГИБДД. Указанный НПА наделяет Госавтоинспекцию правом использовать специальные технические средства для выявления и фиксации нарушений ПДД.

Автоматический контроль за дорожным движением регламентирован и иными ведомственными документами. К ним относится приказ МВД России от 30 марта 2015 г. № 380. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог». Приказ регулирует административные процедуры, которые исполняются с целью исполнения государственной функции, к ним относится и надзор за дорожным движением при помощи автоматических специальных технических средств.

Более детальная регламентация деятельности по контролю за дорожным движением подразделениями дорожно-патрульной службы осуществляется ведомственным НПА – приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения». Выше указанный документ регламентирует порядок применения в деятельности сотрудников ДПС технических средств по контролю за дорожным движением. Административный регламент, являясь основным документом по регламентации деятельности подразделений ДПС, устанавливает права и обязанности инспекторов дорожно-патрульной службы, непосредственно несущих службу на улицах городов и загородных дорогах. Кроме прав и обязанностей регламентирован перечень осуществляемых ими административных процедур, при осуществлении надзора за дорожным движением.

Одной из перечисленных процедур является надзор за дорожным движением при помощи технических средств. Основанием для осуществления надзора с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств, руководителя подразделения ДПС, руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России

на районном уровне о порядке несения службы сотрудником. Специальные технические средства для надзора за дорожным движением, в обязательном порядке должны быть сертифицированы в качестве средства измерения, иметь действующее свидетельство о метрологической поверке и применяться в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств. Таким образом, применение современных технологий регламентировано в том числе и ведомственными документами.

Расширение возможностей технических средств закономерно приводит к интеграции их в общественную жизнь, в том числе и с целью обеспечения безопасности дорожного движения. Применению технических средств предшествует правовое регулирование данного процесса. Так в Российской Федерации был разработан и введен в действие ГОСТ Р57145-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения». В данном НПА регламентируются общие правила установки специальных средств контроля, к ним относятся: размещение средств таким образом, чтобы отсутствовали общие зоны контроля, если технические средства ведут фиксацию одних и тех же правонарушений; требование об установке таблички 8.23 «Фотовидеофиксация» перед зоной контроля. Однако последнее требование относится только к участкам, где контроль производится с использованием стационарных камер. С 1 марта 2021 г. постановлением был введен новый дорожный знак 6.22 «Фотовидеофиксация» обозначает места возможного применения работающих в автоматическом режиме стационарных или передвижных специальных технических средств с функцией фото- и киносъемки, либо видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения. В населённых пунктах он должен применяться совместно со знаками 5.23.1 и 5.23.2 и 5.25 («Начало населенного пункта»), а вне населённых пунктов – устанавливаться в 150-300 м от зоны контроля стационарных или передвижных видеокамер. При необходимости знак 6.22 может применяться с табличками 8.1.1, 8.1.3 и 8.1.4 «Расстояние до объекта».

Что же касается знака 8.23 «Фотовидеофиксация» он постепенно выводится из оборота и перестанет действовать с 1 сентября 2021 г.<sup>1</sup>

Средства автоматического контроля относятся к средствам организации дорожного движения, соответственно одним из требований к их установке является указание мест их размещения в проектной документации

---

<sup>1</sup> О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2441. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

улично-дорожной сети. При внесении указанной информации в проектную документацию проверяются иные требования к размещению технических средств, например, расстояние от края проезжей части до стационарного технического средства автоматической фотовидеофиксации, установленного сбоку от проезжей части, должно быть не менее 0,5 м, если установка произведена без нарушения, проектная документация утверждается подразделением дорожного надзора ГИБДД.

Технические средства в результате развития технологий заметно расширили свои возможности и способы контроля и надзора за дорожным движением, для правильной и полной классификации был введен ГОСТ Р 57144-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования». Указанный ГОСТ среди прочего устанавливает технические требования к применяемым техническим средствам. Обусловлено это необходимой защитой граждан от неправомерного привлечения к административной ответственности в результате какого-либо сбоя в работе или защиты от некорректной работы технического устройства. Так ГОСТ Р 57144-2016 вводит обязательные требования к круглосуточной и всепогодной работе тех. средств, допустимой погрешности измеряемой скорости, определение средствами автоматического контроля государственных регистрационных знаков не менее 4 иностранных государств и т.д. Также указывается и классификация всех технических средств по контролю и надзору за дорожным движением.

П. 4 ст. 11 ФЗ № 3 «О полиции» гласит о том, что Федеральный орган исполнительной власти в сфере внутренних дел обеспечивает полиции возможность использования информационно-телекоммуникационной сети Интернет, автоматизированных информационных систем, интегрированных банков данных. Данное положение активно применяется в повседневной жизни и существенно помогает в обеспечении общественной безопасности и правопорядка.

Применение современных технологий при надзоре за дорожным движением заключается не только в применении средств автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений и автоматического контроля за дорожным движением. Госавтоинспекция с целью обеспечения безопасности дорожного движения применяет в своей деятельности базы данных. Самые распространённые из них «ФИС ГИБДД-М» и «АИУС ГИБДД». Регламентация применения установлена приказом от 5 февраля 2016 г. № 60 «О порядке эксплуатации специального программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции». Данное программное обеспечение позволяет организовать круглосуточное и всеохватывающее информационное обеспечение сотрудников Госавтоинспекции. Благодаря применению базы данных существенно

уменьшается виктимность ряда административных правонарушений как следствие повышается безопасность участников дорожного движения. Указанная система позволяет должностному лицу узнать информацию о ФИО водителя, данные о привлечении к административной и уголовной ответственности в сфере дорожного движения. «ФИС ГИБДД-М» предоставляет информацию об оплате административных штрафов или о лишении специального права. Также имеется информация о транспортном средстве, имеющихся ограничениях, информация о собственнике.

Кроме того отдельно существует база данных по сбору информации о дорожно-транспортных происшествиях а также мест их концентрации и иных показателей аварийности Автоматизированная информационно-управляющая система Госавтоинспекции, введена в эксплуатацию приказом МВД России от 16 августа 2014 г. № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения». Применение «АИУС ГИБДД» способствует деятельности по выявлению недостатков дорожно-транспортной инфраструктуры и принятию мер, направленных на их устранение.

Контроль и надзор за дорожным движением неразрывно связан с выявлением административных правонарушений и как следствие рассмотрение административных материалов. При выявлении правонарушения автоматическими техническими средствами определить лицо, совершившее правонарушение, не предоставляется возможным. Законодатель определил, что ответственность несут владельцы транспортных средств, но подобная норма порождает проблему привлечения невиновных граждан к ответственности

Кроме того, имеется официальное толкование правоприменительной практики по данному вопросу. Так, постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» определяет собственника транспортного средства в качестве субъекта ответственности в случае фиксации нарушения ПДД средством автоматического контроля за дорожным движением.

Непосредственный контроль и надзор за безопасностью дорожного движения регламентируется федеральным законодательством, а также нормативными правовыми актами МВД России. Однако имеются и узкоспециализированные направления контроля. Примером может послужить контроль за соблюдением режимов труда и отдыха водителей транспорт-

ных средств<sup>1</sup>. Установка специальных устройств в транспортные средства, осуществляющие междугородные перевозки пассажиров и грузовых автомобилей, регламентирована постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы». Контрольные устройства (тахографы) предназначены для контроля режимов труда и отдыха водителей, в том числе: регистрации скорости движения, пройденного пути, времени управления транспортным средством, времени нахождения на рабочем месте и времени других работ, времени перерывов в работе и отдыха водителей. Все это позволяет существенно улучшить безопасность перевозок пассажиров и грузов, а также поднимает правосознательность водителей, осуществляющих указанные перевозки. Основные обязанности Госавтоинспекции состоят в контроле за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливающие в этой связи определенные требования.

### **§ 3. Формирование организационно-штатной структуры подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

В организационно-правовом отношении подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения входят в структуру полиции, которая конституируется как составная часть единой централизованной системы МВД Российской Федерации.

По функциональному критерию выделяются подразделения, осуществляющие конкретные задачи, возлагаемые на структурные подразделения полиции:

- выявление, предупреждение и раскрытие преступлений;
- производство дознания по уголовным делам;
- обеспечение безопасности дорожного движения.

П. 19 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», «Обязанности полиции» раскрывает содержание полномочий, возлагаемых на полицейскую структуру – Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД России.

Ч. 3 ст. 4 закрепляет важнейший принцип организационно-правового статуса полиции – ее подчиненность Министерству внутренних дел Российской Федерации. Именно руководство полицией со стороны МВД Рос-

---

<sup>1</sup> Прусова В.И., Безновская В.В. Использование современных интеллектуальных систем и их влияние на эффективность функционирования транспортных организаций // Россия: тенденции и перспективы развития. 2019. № 14-2.

сии и его территориальных органов, подконтрольность и подотчетность полиции их руководителям превращают полицию в составную часть органов внутренних дел Российской Федерации.

Ч. 5 ст. 4 устанавливает порядок определения Министром внутренних дел РФ (исходя из предельной штатной численности органов внутренних дел) нормативов и лимитов штатной численности подразделений полиции в пределах установленной штатной численности ОВД.

Ст. 6 ФЗ от 30 ноября 2011 г. № 342 «О службе в ОВД РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» содержит общие положения о должностях в ОВД.

В ч. 1 статьи предусмотрено, что должности в ОВД учреждаются в целях непосредственного исполнения, организации и обеспечения исполнения полномочий федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, его территориальных органов, подразделений либо полномочий лица, замещающего государственную должность РФ.

В ч. 2 статьи полномочие по утверждению перечня типовых должностей в ОВД и соответствующих им специальных званий делегировано Президенту РФ.

Ч. 3 статьи предусматривает полномочие руководителя ФОИВ в сфере внутренних дел на основании указанного перечня типовых должностей в ОВД с учетом особенностей функционирования этих органов учреждать соответствующие типовым должностям по своему правовому статусу должности с иными наименованиями – нетиповые должности.

Указ Президента РФ от 5 мая 2014 г. № 300 «О некоторых вопросах МВД РФ» устанавливает предельную штатную численность органов внутренних дел, которая составляет:

- 894869 человек;
- сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации в количестве 746859 человек;
- федеральных государственных гражданских служащих – 17199 человек;
- работников – 130813 человек.

Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 250 «Вопросы организации полиции»:

- устанавливает полномочия, выполняемые подразделениями, организациями и службами, входящими в состав полиции, где одной из функций полиции является и обеспечение безопасности дорожного движения;
- определяет состав полиции.

Часть 2 Указа Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 250 «Вопросы организации полиции» определяет порядок утверждения перечня подразделений и служб полиции:

- в центральном аппарате Министерства внутренних дел Российской Федерации это относится к компетенции Президента Российской Федерации;

- в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации это относится к компетенции Министра внутренних дел Российской Федерации.

Подразделения и службы полиции создаются, реорганизируются и ликвидируются:

а) в центральном аппарате Министерства внутренних дел Российской Федерации, Главном управлении Министерства внутренних дел Российской Федерации по Северо-Кавказскому федеральному округу, территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации на межрегиональном уровне – Министром внутренних дел Российской Федерации;

б) в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном и районном уровнях – руководителями соответствующих территориальных органов Министерства на региональном уровне на основе типовых структур и в пределах нормативов штатной численности этих органов, утверждаемых Министром внутренних дел Российской Федерации;

в) в управлениях на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по федеральным округам, линейных управлениях, отделах, отделениях Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте – начальниками соответствующих управлений на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по федеральным округам, начальниками линейных управлений Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте на основе типовых структур, типовых штатных расписаний и в пределах нормативов штатной численности этих управлений, отделов, отделений, утверждаемых Министром внутренних дел Российской Федерации.

Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» устанавливает предельную штатную численность центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации без персонала по охране и обслуживанию зданий) в количестве 6712 единиц, в том числе сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации в количестве 5966 человек, федеральных государственных гражданских служащих – 661 человек, работников – 85 человек.

Им также устанавливается административный статус территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации и утверждается структура центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 уточняет систему территориальных органов МВД России:

а) на окружном уровне – главные управления МВД Российской Федерации по федеральным округам, управления на транспорте МВД Российской Федерации по федеральным округам;

б) на межрегиональном уровне – оперативные бюро МВД РФ, центры специального назначения Министерства, линейные управления МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте;

в) на региональном уровне – министерства внутренних дел по республикам, главные управления, управления МВД Российской Федерации по иным субъектам Российской Федерации;

г) на районном уровне – управления, отделы МВД РФ по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, управления, отделы МВД России по закрытым административно-территориальным образованиям, на особо важных и режимных объектах, линейные отделы МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, Управление МВД России на комплексе «Байконур».

Указ Президента Российской Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699 «Об утверждении Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации»:

- определяет основные полномочия и организацию деятельности территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (МВД России) на региональном уровне;

- определяет единую централизованную систему МВД России;

- утверждает Типовое положение о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации.

Приказ МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России» утверждает:

- перечень подразделений полиции в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации, куда входят и подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения (приложение № 1);

- нормативы формирования территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации и их структурных подразделений (приложение № 2).

В соответствии с приказом МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333, МВД по республикам, ГУ, управления МВД Российской Федерации по иным субъектам РФ подразделяются на категории в зависимости от численности постоянно проживающего населения (млн человек):

I категория – 4,5 и более млн;

II категория – от 2,5 до 4,5 млн;

III категория – от 1 до 2,5 млн;

IV категория – менее 1 млн.

Главные управления МВД Российской Федерации по субъектам Российской Федерации создаются при численности постоянно проживающего на территории соответствующего субъекта Российской Федерации населения 2,5 миллиона человек и более.

Строевые подразделения полиции в структуре соответствующих территориальных органов МВД России могут создаваться при штатной численности (п. 27 приказа МВД России № 333):

- отделение (строевое) – не менее 9 единиц;
- взвод – не менее 25 единиц;
- рота – не менее 50 единиц;
- батальон – не менее 120 единиц;
- полк – не менее 420 единиц.

Полк полиции может создаваться в исключительных случаях с разрешения Министра внутренних дел РФ в структуре управления МВД Российской Федерации по муниципальному образованию, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, при численности населения, постоянно проживающего в границах муниципального образования (нескольких муниципальных образований), 1 миллион человек и более (п. 28).

Непосредственное формирование и организационно-штатное построение подразделений ГИБДД регламентировано:

- приказом МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 «О некоторых организационных вопросах деятельности строевых подразделений ДПС ГИБДД МВД России»;

- приказом МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России»;

- приказом МВД России от 21 января 2013 г. № 13 «Об утверждении лимитов численности отдельных территориальных органов МВД России»;

- приказом МВД России от 21 марта 2013 г. № 231 «Об утверждении лимитов численности отдельных органов МВД России»;

- приказом МВД России от 14 января 2014 г. № 6 «О внесении изменений в лимиты численности отдельных территориальных органов МВД России»;

- приказом МВД России от 20 апреля 2015 года № 451 «О совершенствовании деятельности подразделений Госавтоинспекции на региональном и районном уровнях».

Структура и штатная численность подразделений Госавтоинспекции определяется:

- (пп. «а», «б», «е» Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711) Министром внутренних дел Российской Федерации по представлению руководителя подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне;

(пп. «в», «г» Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711) руководителями территориальных органов МВД РФ по субъектам РФ в соответствии с утвержденными Министром внутренних дел РФ типовой структурой и типовым штатным расписанием территориальных органов МВД РФ по представлению руководителей подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне и по согласованию с руководителем подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне;

- (п. «д» Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711) руководителями территориальных органов МВД РФ по субъектам РФ в соответствии с утвержденными Министром внутренних дел РФ типовой структурой и типовым штатным расписанием территориальных органов МВД РФ по представлению руководителей территориальных органов МВД РФ на районном уровне и по согласованию с руководителями подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

Приказом МВД России от 20 апреля 2015 г. № 451 «О совершенствовании деятельности подразделений Госавтоинспекции на региональном и районном уровнях» утверждены:

- типовое положение об управлении (отделе, отделении) Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложение № 1);

- типовое положение об отделе (отделении) Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложение № 2).

Положение об управлении (отделе, отделении) ГИБДД территориального органа МВД РФ на региональном уровне определяет:

- основные полномочия и организацию деятельности управления (отдела, отделения) ГИБДД МВД РФ на региональном уровне;

- основные направления деятельности:

1. Организационно-аналитическая работа.
2. Дорожно-патрульная служба.
3. Исполнение административного законодательства.
4. Технический надзор.
5. Регистрационная работа.
6. Экзаменационная работа.
7. Дорожный надзор.
8. Пропаганда безопасности дорожного движения.
9. Контрольно-профилактическая работа.
10. Подготовка оперативной информации.
11. Взаимодействие с правоохранительными органами.

Положение об отделе (отделении) ГИБДД территориального органа МВД Российской Федерации на региональном уровне определяет:

- осуществляет свою деятельность во взаимодействии с органами местного самоуправления, другими подразделениями ОВД РФ, организациями, СМИ.

- осуществляет свою деятельность непосредственно или через входящие в него подразделения (отделения, группы, направления) по следующим основным направлениям:

1. Организационно-аналитическая работа.
2. Дорожно-патрульная служба.
3. Исполнение административного законодательства.
4. Технический надзор.
5. Регистрационная работа.
6. Экзаменационная работа.
7. Дорожный надзор.
8. Пропаганда безопасности дорожного движения.

Расчеты нормативов численности по направлениям деятельности ОВД основываются на:

- требованиях Указа Президента Российской Федерации от 5 мая 2014 г. № 300;

- определении штатной численности полиции, с учетом: типовых структур территориальных органов МВД России на региональном и районных уровнях, утвержденных приказом МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333;

- приказе МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 «О некоторых организационных вопросах деятельности строевых подразделений ДПС ГИБДД МВД России»;

- предельной штатной численности отдельных территориальных органов МВД России, установленной приказом МВД России от 21 января 2013 г. № 13 «Об утверждении лимитов численности отдельных территориальных органов МВД России»; приказом МВД России от 21 марта 2013 г. № 31 «Об утверждении лимитов численности отдельных органов МВД России», приказом МВД России от 14 января 2014 г. № 6 «О внесении изменений в лимиты численности отдельных территориальных органов МВД России», приказом МВД России от 21 января 2013 г. № 13 «Об утверждении лимитов численности отдельных территориальных органов МВД России», приказом МВД России от 21 марта 2013 г. № 31 «Об утверждении лимитов численности отдельных органов МВД России».

Приказ МВД России от 28 августа 2018 г. № 559 «О некоторых организационных вопросах деятельности строевых подразделений ДПС ГИБДД МВД России» утвердил:

- типовое положение о строевом подразделении дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № I);

- типовую структуру полка дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № 2);

- типовую структуру отдельного батальона дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № 3);

- типовую структуру отдельной роты дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложения № 4);

- типовую структуру отдельного специализированного батальона дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложение № 5);

- типовую структуру отдельной специализированной роты дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложения № 6);

- типовое штатное расписание полка дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № 7);

- типовое штатное расписание отдельного батальона дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № 8);

- типовое штатное расписание отдельной роты дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № 9);

- типовое штатное расписание отдельного взвода дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (приложение № 10);

- типовое штатное расписание отделения дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне (приложение № 11);

- типовое штатное расписание группы дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения террито-

риального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне (приложение № 12);

- типовое штатное расписание отдельного специализированного батальона дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложение № 13);

- типовое штатное расписание отдельной специализированной роты дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложение № 14);

- типовое штатное расписание отдельного специализированного взвода дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на региональном уровне (приложение № 15).

К строевым подразделениям дорожно-патрульной службы относятся:

1. Подразделение организации и координации деятельности ДПС в структуре федерального органа управления Госавтоинспекции (ГУ ОБДД МВД России).

2. Подразделения организации ДПС в структуре органов управления Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на региональном уровне, подразделения Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на районном уровне.

3. Строевые подразделения ДПС:

- полки, батальоны, роты, взводы ДПС, в том числе их структурные подразделения, а также отделения и группы;

- специализированные батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции оперативного реагирования;

- специализированные полки, батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции на специальных трассах;

- специализированные батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения.

4. Иные создаваемые в установленном МВД России порядке подразделения с функциями ДПС. В составе строевых подразделений созданы штабы с дежурными частями, группы административной практики, пропаганды, розыска и др.

Материально-техническое оснащение подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения регламентируется:

- приказом МВД России от 10 марта 2009 г. № 204 «Об оснащении транспортных средств отдельных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации»;

- приказом МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157 «Об Утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медико-санитарных и санаторно-курортных организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации»;

- приказом МВД России от 5 марта 2014 г. № 135 «Об организации материально-технического обеспечения в системе МВД Российской Федерации»;

- приказом МВД России от 17 апреля 2015 г. № 438 «О стационарных постах ДПС ГИБДД МВД Российской Федерации»;

- приказом МВД России от 15 июля 2015 г. № 757 «О некоторых вопросах обеспечения транспортными средствами ОВД РФ».

#### **§ 4. Профессиональная подготовка личного состава подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

В настоящее время подавляющее большинство преступлений и огромное количество правонарушений совершаются с использованием различных технических средств, на первом месте из которых стоят автотранспортные средства. В данной связи следует уделить особое внимание безопасности сотрудников полиции, непосредственно задействованных в преследовании, проверке транспортных средств, и лиц, подозреваемых в совершении правонарушений. К этой категории в первую очередь относятся сотрудники подразделений ДПС, патрульно-постовой службы и участковые уполномоченные, особенно несущие службу в сельских и поселковых муниципальных образованиях. Как правило, представители указанных подразделений первыми привлекаются к реализации плана «Перехват» и оказываются в сложном положении, т.к. имеют дело с рядом опасностей, создаваемых правонарушителем, в том числе и с таким «оружием», как транспортное средство.

Многие сотрудники ОВД, к сожалению, не имеют должного опыта и не знают особенностей осмотра ТС, не владеют тактикой проверки документов водителя и пассажиров, в результате чего допускают грубые нарушения мер личной безопасности. Определенным опасностям подвергаются

сотрудники ОВД и при проведении массовых мероприятий по причине недостаточных знаний психологии толпы<sup>1</sup>.

Дело в том, что при проведении массовых мероприятий сотрудники ОВД в основном действуют слаженно, тактически грамотно и не оказываются один на один с правонарушителем или группой таковых, впрочем, и само наличие людей в форменном обмундировании является определенным сдерживающим фактором. На ежегодной расширенной коллегии МВД глава МВД России В.А. Колокольцев озвучил, что в 2020 г. в России при исполнении служебных обязанностей погибли около 60 сотрудников полиции, более 3 тыс. пострадали.

Довольно значительный процент погибших и травмированных полицейских составляют сотрудники подразделений ГИБДД МВД России. Начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения М.Ю. Черников в своем выступлении отметил, что сотрудники ГИБДД, выполняя свой служебный долг, не знают, кто перед ними окажется, – добропорядочный гражданин или преступник, вследствие чего в 2020 г. при исполнении служебного долга погибли 11 и были ранены 533 сотрудника.

Основными причинами гибели и получения травм сотрудниками ГИБДД являются: внезапное нападение с применением правонарушителями оружия; различные непредвиденные ситуации, возникающие во время преследования транспортных средств под управлением правонарушителей; наезды на патрульные автомобили и сотрудников; оказание сопротивления при задержании и, как ни прискорбно это отмечать, элементарное несоблюдение мер личной безопасности. В соответствии с Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»<sup>2</sup>, одним из направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения.

Деятельность сотрудников органов внутренних регламентирована Федеральным законом от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>3</sup>, в п. 5 ст. 4 которого сказано следующее: для выполнения должностных обязанностей приняты необходимые меры безопасности.

---

<sup>1</sup> Подлиняев О.Л. Психология толпы и специфика её разновидностей // Вестник Востоочно-Сибирского института Министерства внутренних дел России. 2017. № 2 (81). С. 126.

<sup>2</sup> О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup> О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Стоит обратить особое внимание на последний фрагмент фразы «приняты необходимые меры безопасности». К сожалению, в реальной повседневной деятельности вопросам мер личной безопасности, особенно со стороны самих сотрудников, уделяется крайне мало внимания. Ежедневно с совокупностью источников повышенной опасности (транспортное средство, находящиеся в нем водитель и пассажиры, перевозимый груз) сталкиваются сотрудники ДПС ГИБДД МВД России. Невзирая на предпринимаемые со стороны правительства меры, в 2020 году произошло всего 145073 ДТП, погибло 16152 человек, ранено 183040 человек. Особо следует отметить, что большая часть погибла по вине водителей, управляющих в состоянии алкогольного опьянения легковыми транспортными средствами, и 423 чел. – по вине водителей, управляющих в состоянии алкогольного опьянения грузовыми транспортными средствами.

подавляющее большинство ДТП совершают автовладельцы в возрасте от 30 до 40 лет (40 тыс. 30 происшествий) со стажем управления более 15 лет (64 тыс. 445), иначе говоря, это молодые, здоровые, порой весьма амбициозные люди, которые не прочь вступить в полемику с сотрудниками полиции по факту допущенного правонарушения, особенно в присутствии друзей или коллег.

По сути, любой человек в своей жизни в той или иной степени допускал нарушения установленных правил, а уж тем более управление транспортным средством в нетрезвом состоянии. Положительные впечатления вызывает то, что большинство автовладельцев – адекватные, законопослушные люди, и агрессивность в нетрезвом состоянии они не проявляют. Тем не менее, сотрудниками ДПС ГИБДД МВД России приходилось применять физическую силу по отношению к правонарушителям, в основном находящимся в нетрезвом состоянии, практически каждый день.

Рассмотрим характерный пример неадекватного поведения правонарушителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, вследствие чего сотрудники ДПС ГИБДД МВД России получили травмы средней степени тяжести. Экипажем ДПС (имена и фамилии изменены) в составе лейтенанта полиции Сергеева С.А., старшего инспектора дорожно-патрульной службы взвода № 3 роты № 2 ОБДПС ГИБДД МУ МВД России «Иркутское» и старшего сержанта полиции Андреева С.Б., полицейского ОБППСП МУ МВД России «Иркутское» 9 октября 2019 г. около 1 часа 30 минут по адресу: г. Иркутск, ул. Петрова, 30, было остановлено автотранспортное средство «Нива Шевроле», государственный регистрационный знак Н 123 КН, 38 регион, под управлением Ерохина Максима Петровича, 1965 г.р. В ходе проверки документов у водителя были визуальны выявлены явные признаки алкогольного опьянения. С целью прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения Ерохину М.П. было предложено пройти в служебный автомобиль, предварительно он был досмотрен также на предмет выявления наличия опасных и запрещен-

ных предметов. После составления в присутствии понятых протокола об административном правонарушении Ерохину М.П. было предложено его подписать. В результате чего у него в руке оказалась авторучка, которой он внезапно нанес удар инспектору ДПС Сергееву С.А. в область левого глаза. В результате нанесенного удара инспектор ДПС Сергеев С.А. получил травму в виде контузии левого глаза 2 степени. В данной ситуации инспектор ДПС в целях обеспечения личной безопасности обязан был следить за всеми действиями правонарушителя и в случае посягательств на его здоровье и жизнь применять приемы борьбы, которыми сотрудник ОВД, с большей степенью вероятности, владеет.

Анализ нормативно-правовых актов и результатов проведенных научных исследований, посвященных вопросам обеспечения личной безопасности сотрудников ОВД в ходе оперативно-служебной деятельности при проявлении опасных посягательств на их жизнь и здоровье, показал, что данный вопрос подлежит дальнейшей проработке и требует комплексного подхода как на различных стадиях подготовки сотрудников, так и в ходе повседневной деятельности.

На личную безопасность сотрудников ОВД в ходе несения службы, как известно, оказывают влияние объективные и субъективные факторы. Сочетание данных факторов в каждом конкретном случае является индивидуальным проявлением некоторых типовых эпизодов оперативно-служебной деятельности и проявляется в уровне потенциальной или реальной опасности.

В рамках профессиональной (физической) подготовки уровням опасности уделяется крайне мало внимания, если только речь не идет о подразделениях специального назначения. Подготовка сотрудников полиции по обеспечению личной безопасности ориентирована в том числе и на умение применять физическую силу (боевые приемы борьбы) при опасностях, возникающих в ходе решения таких типовых задач, как досмотр или задержание правонарушителя, оказывающего сопротивление. Совершенно понятно, что это далеко не весь перечень задач, однако в любом случае он является типовым и не предусматривает отработку каких-то конкретных ситуаций в определенных условиях, как, например, для сотрудников ДПС в ограниченном пространстве (в салоне автомобиля).

Подход к профессиональной подготовке сотрудников ОВД должен строиться на основе анализа комплекса неблагоприятных проявлений различных негативных элементов и их возможных сочетаний в каждой конкретной ситуации.

И.В. Герасимов рассматривает несколько групп неблагоприятных обстоятельств для личной безопасности сотрудников ОВД при осуществлении ими оперативно-служебной деятельности: 1. Факторы повышенного риска внезапного воздействия. Недостаточная информация об обстановке и, как следствие, отсутствие конкретики в решении поставленной задачи,

что влечет за собой боязнь принятия единственно правильного, неординарного решения. 2. Условия реализации и протекания деятельности. Неблагоприятные погодные-климатические условия, время суток, работа в зонах стихийных бедствий и т.д. 3. Типовые задачи оперативно-служебной деятельности. Весь комплекс мероприятий оперативно-служебной деятельности в конкретной ситуации, включая пресечение посягательств на жизнь и здоровье граждан и самих сотрудников. 4. Персональная составляющая деятельности. Низкий или недостаточный уровень профессиональной подготовки. На данной составляющей ниже предлагаем остановиться более подробно. 5. Материальное обеспечение. Несмотря на принимаемые руководством МВД России меры, техническая оснащённость подразделений остается недостаточной, особенно это стало ощутимо после ухода из МВД России в Росгвардию ряда специальных подразделений<sup>1</sup>.

Сотрудники ОВД в повседневной практической деятельности зачастую сталкиваются с одновременным проявлением комплекса неблагоприятных условий, и порой даже опытные сотрудники не могут адекватно отреагировать и принять единственно правильное решение в сложившейся ситуации. Выработка навыков предусмотрительности, дальновидности, правильного принятия решений по обеспечению личной и коллективной безопасности должна закладываться в рамках первоначальной подготовки. Однако в реальной действительности всё может обстоять иначе.

В рамках профессионального цикла, в объёме 44 часов (36 часов аудиторных) изучается такая дисциплина, как морально-психологическая подготовка. В результате профессиональной подготовки обучающийся должен:

знать: психологические основы визуальной психодиагностики личности (основы профайлинга); приемы психологической саморегуляции; порядок обеспечения личной безопасности при чрезвычайных ситуациях;

уметь: осуществлять профессиональную коммуникацию; применять приемы диагностики личности по внешним признакам; обеспечивать личную безопасность и безопасность граждан при чрезвычайных ситуациях.

Проведённый анализ содержания программы профессионального обучения позволил выявить недочеты по формированию у обучающихся компетенций в области обеспечения личной безопасности.

Данные компетенции должны быть сформированы у обучающихся в ходе изучения учебной дисциплины «Морально-психологическая подготовка». Дисциплина «Морально-психологическая подготовка» включает в

---

<sup>1</sup> Герасимов И.В. Формирование готовности сотрудников полиции к обеспечению личной безопасности в процессе учебно-профессиональной деятельности // Совершенствование профессиональной и физической подготовки курсантов, слушателей образовательных организаций и сотрудников силовых ведомств: сб. ст. XX междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. С.М. Струганов. Иркутск: ВСИ МВД России, 2018. С. 56.

себя следующие разделы: 1. Нравственно-этические основы службы в ОВД. Служебный этикет – 16 часов. 2. Психологическая подготовка – 6 часов. 3. Психологический практикум – 12 часов. Все то, что должен знать и уметь обучающийся по итогам освоения программы профессионального обучения в области психологического обеспечения личной и коллективной безопасности, рассматривается в разделе «Психологический практикум» в объёме 4 часов. Как нам представляется, вышеприведенного количества аудиторных часов недостаточно для освоения названных дисциплин. Безусловно, привитие навыков личной и коллективной безопасности должно осуществляться постоянно в рамках профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации.

Следует согласиться с тем, что трёх занятий в течение года, направленных на приобретение сотрудниками компетенций по обеспечению личной безопасности, явно недостаточно.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что вопросам подготовки сотрудников к обеспечению личной безопасности в ходе оперативно-служебной деятельности на всех стадиях обучения уделяется крайне мало времени. У сотрудников органов внутренних дел личная и коллективная безопасность, как представляется, должна быть выработана на рефлексивном уровне. В целях достижения высокого уровня личной безопасности сотрудников ОВД предлагается: 1. Внести изменения в программы профессионального обучения в плане оптимизации тематики и времени на рассмотрение вопросов, связанных с личной безопасностью. 2. Систематически проводить повышение квалификации по тематике, связанной с обеспечением личной и коллективной безопасности (для ответственных в территориальных ОВД за организацию и проведение занятий по профессиональной служебной и физической подготовке с личным составом). 3. Осуществлять усиленное обучение всех сотрудников ОВД профайлингу и наблюдательности как одному из важных профессиональных качеств. 4. Проводить среди личного состава психологические исследования с целью выявления лиц, склонных к пренебрежительному отношению к личной безопасности.

Происходящие организационно-штатные изменения Министерства внутренних дел России, рост количества автотранспорта, необходимость реализации мероприятий предусмотренных программными документами по повышению безопасности дорожного движения предъявляют к подразделениям Госавтоинспекции требования по решению широкого спектра задач силами высококвалифицированных сотрудников с привлечением всех доступных ресурсов, к которым, в том числе относится использование имеющихся умений и навыков проходящих практику обучающихся образовательных организаций МВД России.

На данном этапе МВД России одной из стратегических целей определяет повышение качества кадрового потенциала, приведения его в соответствие с требованиями социально ориентированного развития государства.

Перед образовательными организациями МВД России на первое место встает обеспечение практической направленности образовательного процесса, осуществляемые же меры организационного и научно-методического характера должны быть направлены на гармоничное сочетание традиционных и инновационных форм и методов обучения.

Приоритетными целями профессионального образования в образовательных организациях МВД России является приобретение обучающимися профессиональных знаний, навыков и умений актуальных для них в будущих условиях профессиональной деятельности.

В соответствии с приказом МВД России от 29 августа 2012 г. № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России» за Орловским юридическим институтом МВД России имени В.В. Лукьянова с учетом накопленного им опыта подготовки кадров для органов внутренних дел Российской Федерации был закреплен приоритетный профиль подготовки – «Деятельность подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения». В целях обеспечения взаимодействия по вопросам подготовки квалифицированных специалистов профильным подразделением для института выступило Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Организация подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации осуществляется соответствии с ч. 18 ст. 76 Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации» и на основании приказа МВД России от 5 мая 2018 г. № 275 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации».

Департамент государственной службы и кадров МВД Российской Федерации выполняет функции головного подразделения МВД России в области кадрового обеспечения и совместно с органами, организациями, подразделениями МВД России организует подготовку кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации.

МВД России осуществляет свою деятельность в области подготовки кадров через:

- подразделения центрального аппарата МВД России;
- территориальные органы МВД России;
- образовательные, научные, медицинские (в том числе санаторно-курортные) организации системы МВД России;
- окружные управления материально-технического снабжения системы МВД России;
- заграничный аппарат МВД России;

- организации культуры;
- физкультурно-спортивные организации;
- редакции печатных и электронных средств массовой информации;
- иные организации и подразделения, созданные для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на ОВД РФ.

Департамент государственной службы и кадров Министерства внутренних дел Российской Федерации выполняет функции головного подразделения МВД России в области кадрового обеспечения и совместно с органами, организациями, подразделениями МВД России организует подготовку кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации.

Руководители (начальники) органов, организаций, подразделений МВД России:

1. Организуют и обеспечивают подготовку сотрудников органов внутренних дел на уровне, необходимом для выполнения служебных обязанностей, принимают непосредственное участие в проведении занятий с сотрудниками, осуществляют контроль за организацией и состоянием подготовки кадров.

2. Ежеквартально до 30 числа последнего месяца квартала направляют (за исключением подчиненных территориальным органам МВД России) в ДГСК МВД России отчет о состоянии профессионального обучения, дополнительного профессионального образования по категориям должностей сотрудников, функционировании организаций, осуществляющих образовательную деятельность и находящихся в ведении МВД России (по состоянию на 25 число последнего месяца квартала). Оперативно-поисковое бюро Министерства внутренних дел Российской Федерации и Бюро специальных технических мероприятий Министерства внутренних дел Российской Федерации направляют отчет один раз в год до 30 декабря текущего года.

Кадровые подразделения, включая подразделения профессиональной подготовки, и сотрудники, на которых возложены обязанности по подготовке кадров, осуществляют в пределах своей компетенции функции по организации подготовки кадров.

Организация подготовки кадров осуществляется на плановой основе.

Выделяются следующие виды профессиональной подготовки:

1. Профессиональная подготовка (обучение в образовательной организации МВД, первоначальная подготовка).

2. Дополнительное профессиональная подготовка (повышение квалификации и переподготовка).

3. Профессиональная служебная и физическая подготовка.

В ходе освоения программ профессиональной подготовки, основных профессиональных образовательных программ среднего профессионального образования – программ подготовки специалистов среднего звена, высшего образования – программ бакалавриата, программ специалитета, про-

грамм магистратуры, в ходе профессиональной служебной и физической подготовки по месту службы сотрудники проходят специальную подготовку к действиям в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, а также к участию в мероприятиях по обеспечению общественной безопасности и охране общественного порядка.

Граждане, впервые принятые на службу в органы внутренних дел, до самостоятельного выполнения служебных обязанностей (за исключением выполнения служебных обязанностей по должности курсанта) проходят профессиональное обучение по образовательным программам профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» в целях приобретения ими основных профессиональных знаний, умений, навыков и компетенции, необходимых для выполнения служебных обязанностей, в том числе в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

Сотрудники проходят профессиональное обучение по программам переподготовки в целях приобретения компетенции, необходимой для осуществления нового вида оперативно-служебной деятельности, получения новой квалификации, а также по программам повышения квалификации в целях совершенствования имеющейся и (или) приобретения новой компетенции, необходимой для осуществления оперативно-служебной деятельности, и (или) повышения профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации по замещаемой должности.

Сотрудники из числа рядового состава и младшего начальствующего состава независимо от уровня, имеющегося у них образования проходят профессиональное обучение по программам повышения квалификации или переподготовки не реже одного раза в пять лет.

I. Первоначальная подготовка по программам профессионального обучения по должности служащего «Полицейский»

Профессиональное обучение сотрудников по программам профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» проводится в федеральных государственных образовательных организациях высшего образования, находящихся в ведении МВД России, федеральных государственных организациях дополнительного профессионального образования, находящихся в ведении МВД России, центрах профессиональной подготовки территориальных органов МВД России на окружном, межрегиональном, региональном уровнях по очной форме.

Профессиональное обучение специалистов-кинологов для работы со служебными собаками осуществляется в образовательных организациях дополнительного профессионального образования МВД России и образовательных организациях высшего образования МВД России, реализующих программы подготовки специалистов-кинологов.

Профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» по индивидуальному учебному плану, а также ускоренное обучение не допускаются.

Профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» может проводиться по заочной форме. Порядок обучения и объем обязательных занятий со слушателями, обучающимися по заочной форме, определяются образовательными программами.

Слушатели, обучающиеся по очной форме (за исключением слушателей последних курсов обучения образовательных организаций высшего образования МВД России), проходят профессиональную подготовку по должности служащего «Полицейский» в круглосуточном режиме с предоставлением права увольнения из расположения образовательной организации МВД России, образовательного подразделения территориального органа МВД России, в том числе ежедневного увольнения – для слушателей, проживающих в населенном пункте по месту дислокации образовательной организации МВД России, образовательного подразделения территориального органа МВД России, а также имеющих возможность по условиям транспортных сообщений ежедневно возвращаться к месту жительства или месту пребывания.

Профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» не проходят сотрудники, ранее проходившие службу в органах внутренних дел и поступившие вновь на службу (при наличии в личном деле документов, подтверждающих прохождение ими профессиональной подготовки (специального профессионального обучения, первоначальной подготовки).

Направление сотрудников на профессиональное обучение осуществляется по планам-графикам, в том числе разработанным на основании Плана ПО МВД России территориальными органами МВД России (за исключением подчиненных территориальным органам МВД России), в структуре которых отсутствуют образовательные подразделения, и образовательными организациями МВД России не позднее трех месяцев с даты назначения на должность в органах внутренних дел.

Ответственными за комплектование образовательных организаций МВД России, образовательных подразделений территориальных органов МВД России по отдельным категориям обучающихся в Плане ПО МВД России могут быть определены подразделения центрального аппарата МВД России и иные организации и подразделения, созданные для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на МВД России, при наличии обращений указанных подразделений и организаций.

Срок обучения, структура, содержание и особенности профессионального обучения определяются соответствующими образовательными программами, разрабатываемыми образовательной организацией МВД Рос-

сии, образовательным подразделением территориального органа МВД России на основе примерных программ МВД России.

Примерные программы разрабатываются по поручению ДГСК МВД России авторскими коллективами (авторами) из числа профессорско-преподавательского состава, преподавательского состава и научных работников образовательных организаций МВД России, образовательных подразделений территориальных органов МВД России, сотрудников иных органов, организаций, подразделений МВД России. В примерных программах определяются рекомендуемые объем и содержание профессионального обучения (примерный учебный план, примерный календарный учебный график, примерные рабочие программы учебных предметов, курсов, дисциплин (модулей), иных компонентов), планируемые результаты освоения образовательной программы, примерные условия образовательной деятельности.

Сотрудники, зачисленные на профессиональное обучение, исключаются из числа слушателей образовательной организации МВД России, образовательного подразделения территориального органа МВД России в случае:

1. Завершения обучения.

2. Досрочного прекращения командировки по основаниям:

- 2.1. Временной нетрудоспособности сотрудника, если она превышает 25 % общего количества академических часов, предусмотренных образовательной программой, наличия у сотрудника личных или семейных обстоятельств, требующих его нахождения вне места дислокации образовательной организации МВД России, образовательного подразделения территориального органа МВД России.

- 2.2. Невыполнения слушателем обязанностей по добросовестному освоению программы профессионального обучения и выполнению учебного плана (в случае, когда слушатель не ликвидировал академическую задолженность в сроки, установленные образовательной организацией МВД России, образовательным подразделением территориального органа МВД России, не прошел итоговую аттестацию либо не прибыл на итоговую аттестацию без уважительной причины).

- 2.3. Нарушения служебной дисциплины или законности в период нахождения на обучении в образовательной организации МВД России, образовательном подразделении территориального органа МВД России.

- 2.4. Гибели (смерти) слушателя, признания безвестно отсутствующим и (или) объявления умершим.

- 2.5. Увольнения со службы в органах внутренних дел в связи с прекращением или расторжением контракта.

3. Неприбытия на обучение без уважительных причин (по образовательной программе, реализуемой с частичным применением дистанционных образовательных технологий, в образовательную организацию МВД России, образовательное подразделение территориального органа МВД России), а также непрохождения промежуточной или итоговой аттестации

при освоении образовательной программы с применением исключительно дистанционных образовательных технологий.

## II. Обучение в образовательной организации МВД России

Сотрудники, обучающиеся в образовательных организациях высшего образования МВД России по очной форме за счет средств федерального бюджета, изучают учебные дисциплины, содержащиеся в программах профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский», в процессе освоения основных профессиональных образовательных программ среднего профессионального образования – программ подготовки специалистов среднего звена и (или) высшего образования – программ бакалавриата, программ специалитета. Изучение учебных дисциплин в объеме программы профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» должно быть завершено до окончания первого курса обучения.

Сотрудникам, обучающимся в образовательных организациях высшего образования МВД России по очной форме за счет средств федерального бюджета, изучившим учебные дисциплины в объеме программы профессиональной подготовки по должности служащего «Полицейский» и успешно сдавшим квалификационный экзамен, выдается свидетельство о должности служащего «Полицейский», копия которого приобщается к личному делу сотрудника.

Образовательная деятельность по основным профессиональным образовательным программам в образовательных организациях МВД России организуется и осуществляется в соответствии с Законом об образовании, нормативными правовыми актами Российской Федерации, приказом МВД России № 275, локальными нормативными актами указанных организаций.

Подготовка сотрудников по основным профессиональным образовательным программам осуществляется за счет средств федерального бюджета в образовательных организациях МВД России, имеющих лицензию на осуществление образовательной деятельности по соответствующим специальностям или направлениям подготовки.

Количество мест для приема в суворовские военные училища, кадетский корпус, образовательные организации МВД России на обучение по основным образовательным программам устанавливается ежегодными планами комплектования образовательных организаций МВД России, в соответствии с которыми для органов, организаций, подразделений МВД России определяется количество приемных мест по общеобразовательным программам, образовательным программам среднего профессионального образования – программам подготовки специалистов среднего звена, образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры, программам подготовки научно-педагогических кадров в адъюнктуре в зависимости от их направленности (профиля) и форм обучения.

Органы, организации, подразделения МВД России (за исключением подчиненных территориальным органам МВД России):

1. Проводят профессионально-ориентационные мероприятия в целях ориентации граждан Российской Федерации для поступления на службу в органы внутренних дел.

2. Организуют отбор кандидатов на обучение в образовательные организации МВД России.

3. Обеспечивают оформление на одно приемное место не менее двух материалов изучения данных о кандидатах на обучение (учебных дел кандидатов на обучение) и их направление:

3.1. В образовательные организации высшего образования МВД России на поступающих на обучение по образовательным программам среднего профессионального образования – программам подготовки специалистов среднего звена, образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры – не позднее 15 июня.

3.2. В образовательные организации МВД России на поступающих на обучение по образовательным программам высшего образования – программам подготовки научно-педагогических кадров в адъюнктуре – не позднее 1 августа.

4. Направляют в ДГСК МВД России в первом полугодии года приема на обучение ежемесячно не позднее 5 числа сведения о ходе выполнения плана комплектования образовательных организаций МВД России. Сведения представляются по каждой образовательной организации, каждой специальности (направлению подготовки) и каждой специализации (профилю образовательной программы), указанным в плане комплектования образовательных организаций МВД России.

Организация реализации образовательных программ среднего профессионального образования – программ подготовки специалистов среднего звена и образовательных программ высшего образования – программ бакалавриата, программ специалитета, программ магистратуры осуществляется с учетом следующих особенностей:

1. Учебная деятельность курсантов, слушателей предусматривает: учебные занятия (лекции, семинары, практические занятия, лабораторные занятия, консультации, тренинги, деловые игры, учения), самостоятельную работу, выполнение курсовых работ (проектов), практику, а также другие виды учебной деятельности, определенные учебным планом.

2. При реализации образовательных программ образовательные организации высшего образования МВД России используют понятие академического часа продолжительностью 45 минут.

3. Практика курсантов, слушателей организуется в соответствии с федеральным государственным образовательным стандартом, образовательной программой и осуществляется в органах, организациях, подразделе-

лениях МВД России или в иных федеральных органах исполнительной власти, с которыми МВД России заключило соглашение о взаимодействии по вопросам подготовки кадров. Производственная практика курсантов, слушателей проводится в органах, организациях, подразделениях МВД России, направлявших их на обучение, и (или) по месту дальнейшего прохождения службы курсантом, слушателем или в ином федеральном органе исполнительной власти, с которым МВД России заключило соглашение о взаимодействии по вопросам подготовки кадров.

4. Не позднее чем за месяц до начала производственной практики курсанты, слушатели подлежат распределению в органы, организации, подразделения МВД России (за исключением подчиненных территориальным органам МВД России) и в федеральные органы исполнительной власти, с которыми МВД России заключило соглашение о взаимодействии по вопросам подготовки кадров, для дальнейшего прохождения службы после получения образования (завершения обучения) в образовательных организациях высшего образования МВД России.

В случае отчисления курсанта, слушателя из образовательной организации высшего образования МВД России, зачисленного по прямому набору, по основаниям, не препятствующим прохождению службы в органах внутренних дел, он может быть зачислен в распоряжение образовательной организации высшего образования МВД России в соответствии с п. 2 ч. 10 ст. 36 Закона о службе.

Курсант, слушатель по его ходатайству может быть перераспределен для прохождения службы в орган, организацию, подразделение МВД России, не направлявший его на обучение, по согласованию с данным органом, организацией, подразделением МВД России и с уведомлением органа, организации, подразделения МВД России, направлявшего его на обучение, в соответствии с п. 88 Порядка организации прохождения службы, а также, если ученым советом образовательной организации высшего образования МВД России принято решение о возможности прохождения курсантом, слушателем службы в данной образовательной организации высшего образования МВД России по окончании обучения.

III. Дополнительное профессиональная подготовка (повышение квалификации и переподготовка)

Дополнительное профессиональное образование сотрудников проводится по программам повышения квалификации, программам профессиональной переподготовки, которые могут реализовываться как одновременно и непрерывно, так и поэтапно (дискретно), в том числе посредством освоения отдельных учебных дисциплин, прохождения практики, применения сетевых форм, в порядке, установленном образовательной программой и (или) договором об образовании.

Дополнительное профессиональное образование сотрудников может осуществляться в профессиональных образовательных организациях и об-

разовательных организациях высшего образования, не входящих в систему МВД России, на основе государственного заказа.

Обучение сотрудников по дополнительным профессиональным программам осуществляется не реже 1 раза в 5 лет.

ДГСК МВД России организует дополнительное профессиональное образование сотрудников по отдельным категориям обучающихся и сотрудников, включенных в кадровые резервы, по ежегодному Плану ДПО МВД России, сформированному по заявкам органов, организаций, подразделений МВД России (за исключением подчиненных территориальным органам МВД России), представленным к 1 июня года, предшествующего планируемому.

Кадровые подразделения на постоянной основе ведут списочный учет (пофамильные списки) сотрудников, подлежащих направлению на обучение по дополнительным профессиональным программам, и организуют направление сотрудников на обучение.

Срок освоения и содержание дополнительных профессиональных программ повышения квалификации, профессиональной переподготовки для каждой категории обучающихся определяются соответствующими образовательными программами, которые разрабатываются, утверждаются и реализуются организациями, осуществляющими образовательную деятельность, на основе примерных программ.

Дополнительные профессиональные программы повышения квалификации и профессиональной переподготовки могут реализовываться полностью или частично в форме стажировки. Стажировка проводится в органах, организациях, подразделениях МВД России, а также в иных организациях, не входящих в систему МВД России, в соответствии с заключенными с ними соглашениями.

Стажировка носит индивидуальный или групповой характер и может предусматривать такие виды деятельности, как:

1. Самостоятельную работу с учебными изданиями.
2. Приобретение профессиональных и организаторских навыков.
3. Изучение организации оперативно-служебной деятельности, технологии производства, работ.
4. Непосредственное участие в планировании работы органа, организации, подразделения МВД России.
5. Работу с технической, нормативной и другой документацией.
6. Выполнение служебных обязанностей должностных лиц (в качестве временно исполняющего обязанности или дублера).
7. Участие в совещаниях, деловых встречах.

#### IV. Профессиональная служебная и физическая подготовка

Профессиональная служебная и физическая подготовка осуществляется по месту службы сотрудников в целях совершенствования их профессиональных знаний, умений и навыков, необходимых для выполнения слу-

жебных обязанностей, в том числе в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, и включает в себя следующие виды:

1. Правовую подготовку.
2. Служебную подготовку.
3. Огневую подготовку.
4. Физическую подготовку.

Организационное и методическое обеспечение профессиональной служебной и физической подготовки, контроль за ее состоянием осуществляют кадровые подразделения совместно с правовыми подразделениями и иными подразделениями по направлениям оперативно-служебной деятельности.

На занятиях по правовой подготовке изучаются Конституция Российской Федерации, нормы международного права, относящиеся к деятельности органов внутренних дел, законодательные и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, субъектов Российской Федерации в сфере внутренних дел, нормативные правовые акты МВД России, регламентирующие оперативно-служебную деятельность сотрудников.

Методическое обеспечение правовой подготовки осуществляется Договорно-правовым департаментом Министерства внутренних дел Российской Федерации, правовыми подразделениями органов, организаций, подразделений МВД России.

На занятиях по служебной подготовке изучаются:

1. Нормативные правовые акты МВД России по соответствующим направлениям оперативно-служебной деятельности, меры личной безопасности сотрудников при выполнении ими оперативно-служебных задач, приказы и распоряжения органов, организаций, подразделений МВД России по направлениям оперативно-служебной деятельности.

2. Тактические приемы несения службы, приемы и правила оказания первой помощи лицам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также лицам, находящимся в беспомощном состоянии либо в состоянии, опасном для их жизни и здоровья, правила пользования и порядок эксплуатации специальной техники, средств индивидуальной бронезащиты и связи, специальных средств, элементы строевой подготовки, порядок действий сотрудников при непосредственной подготовке к переводу и переводу на работу в условиях военного времени в соответствии с тематикой, разрабатываемой ДГСК МВД России, и при возникновении чрезвычайных обстоятельств, а также организация подготовки по гражданской обороне в соответствии с Положением о подготовке населения в области гражданской обороны.

Методическое обеспечение служебной подготовки по направлениям оперативно-служебной деятельности осуществляется органами, организациями, подразделениями МВД России (за исключением подчиненных тер-

риториальным органам МВД России). Контроль за методическим обеспечением служебной подготовки осуществляет ДГСК МВД России.

На занятиях по огневой подготовке изучаются правовые основы применения оружия и боеприпасов, гарантии личной безопасности вооруженного сотрудника, материальная часть и тактико-технические характеристики огнестрельного оружия, боеприпасов, в том числе ручных осколочных гранат, меры безопасности при обращении с ними, условия и порядок выполнения упражнений стрельб, задержки при стрельбе и способы их устранения, изучаются и отрабатываются нормативы по огневой подготовке и упражнения стрельб.

На занятиях по физической подготовке изучаются и отрабатываются упражнения общей физической подготовки и служебно-прикладные упражнения.

Методическое обеспечение огневой и физической подготовок осуществляется ДГСК МВД России.

На занятиях по профессиональной служебной и физической подготовке в том числе совершенствуются профессиональные знания, умения и навыки сотрудников по их подготовке к действиям в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

Учебный период профессиональной служебной и физической подготовки начинается в подразделениях органов, организаций, подразделений МВД России 1 февраля и завершается 25 декабря, а в образовательных организациях высшего образования МВД России, суворовских военных училищах и кадетском корпусе – 1 сентября и завершается 25 июля.

Для организации и проведения занятий по профессиональной служебной и физической подготовке создаются учебные группы с учетом категорий должностей и оперативно-служебной деятельности сотрудников.

Руководители учебных групп назначаются из числа руководителей (начальников) подразделений органов, организаций, подразделений МВД России. Занятия по профессиональной служебной и физической подготовке проводятся руководителями учебных групп.

Для проведения отдельных занятий по профессиональной служебной и физической подготовке в зависимости от специфики изучаемой тематики привлекаются сотрудники соответствующей квалификации, в том числе руководящий состав и иные сотрудники вышестоящих подразделений, профессорско-преподавательский состав образовательных организаций МВД России, преподавательский состав образовательных подразделений территориальных органов МВД России, специалисты иных федеральных органов исполнительной власти.

Профессиональная служебная и физическая подготовка сотрудников проводится еженедельно в служебное время (в пределах нормальной продолжительности служебного времени). В подразделениях органов, органи-

заций, подразделений МВД России, сотрудники которых осуществляют сменный режим службы, обучение в системе профессиональной служебной и физической подготовки может быть организовано за пределами нормальной продолжительности служебного времени с предоставлением соответствующих компенсаций.

Учебно-методические сборы для отдельных категорий должностей сотрудников организуются в органах, организациях, подразделениях МВД России по актуальным темам и вопросам оперативно-служебной деятельности. Организационно-методическое обеспечение указанных сборов по направлениям оперативно-служебной деятельности осуществляют соответствующие подразделения центрального аппарата МВД России, территориальных органов МВД России на окружном, межрегиональном и региональном уровнях.

Занятия по профессиональной служебной и физической подготовке проводятся в виде лекции, семинара, практического занятия (тренировки, тренинга), тренажа перед заступлением на службу, моделирования ситуаций оперативно-служебной деятельности, учения, показательного занятия, учебного (учебно-методического) сбора, инструкторско-методического занятия, в том числе с применением дистанционных образовательных технологий.

Для проведения занятий и выполнения контрольных упражнений по физической подготовке сотрудники распределяются на возрастные группы:

1. Мужчины и женщины до 25 лет – 1-я группа.
2. Мужчины и женщины от 25 до 30 лет – 2-я группа.
3. Мужчины и женщины от 30 до 35 лет – 3-я группа.
4. Мужчины и женщины от 35 до 40 лет – 4-я группа.
5. Мужчины и женщины от 40 до 45 лет – 5-я группа.
6. Мужчины от 45 до 50 лет, женщины 45 лет и старше – 6-я группа.
7. Мужчины от 50 до 55 лет – 7-я группа.
8. Мужчины 55 лет и старше – 8-я группа.

В целях дифференцированного подхода к обучению сотрудников в зависимости от специфики выполнения оперативно-служебных задач устанавливаются три уровня физической подготовки, предусматривающие минимальные требования к объему изучаемого учебного материала, в рамках которых осуществляются их обязательная подготовка и проверка:

1. Первый уровень – специальная физическая подготовка (для сотрудников отрядов специального назначения подразделений по контролю за оборотом наркотиков, отделов (отделений, групп) физической защиты подразделений по обеспечению безопасности лиц, подлежащих государственной защите).

2. Второй уровень – усиленная физическая подготовка (для сотрудников полиции, за исключением сотрудников отрядов специального назначения подразделений по контролю за оборотом наркотиков, отделов (отде-

лений, групп) физической защиты подразделений по обеспечению безопасности лиц, подлежащих государственной защите).

3. Третий уровень – базовая физическая подготовка (для сотрудников, не являющихся сотрудниками полиции).

Специальная физическая подготовка включает:

1. Боевые приемы борьбы:

1.1. Удары и защиты от ударов, а также защитные действия от ударов рукой, ножом, предметом сверху, снизу, сбоку, наотмашь, прямо; ногой снизу, прямо, сбоку.

1.2. Болевые приемы.

1.3. Броски.

1.4. Удушающие приемы.

1.5. Освобождения от захватов и обхватов.

1.6. Пресечения действий с огнестрельным оружием.

1.7. Сковывание наручниками, связывание веревкой, брючным ремнем.

1.8. Наружный досмотр.

1.9. Оказание помощи.

1.10. Взаимодействия при применении физической силы, в том числе боевых приемов борьбы, в составе подразделения (группы).

1.11. Действия с применением палки специальной.

1.12. Защитные и ответные действия от ударов палкой (предметом) с применением щита и палки специальной.

1.13. Боевые приемы борьбы с применением автомата.

2. Задачи, решаемые при обучении тактике применения боевых приемов борьбы.

3. Учебно-боевую практику:

3.1. Поединки, моделирующие ситуации пресечения сопротивления ассистента: поединки или специальные задания, имитирующие типовые ситуации пресечения сопротивления ассистента; учебно-тренировочные поединки по борьбе самбо, дзюдо, боксу и рукопашному бою, спарринги.

3.2. Полосы препятствий, моделирующие преследование ассистента: преодоление типичных препятствий и различных полос препятствий, имитирующих ситуации преследования ассистента на короткой и средней дистанциях в различных местах (на открытой местности, в лесопарковой зоне, в населенном пункте, в здании, в транспортных средствах).

3.3. Комплексные задания, моделирующие поиск, преследование и пресечение сопротивления ассистента: моделирование служебной деятельности по схеме: «поиск – преследование – ограничение свободы передвижения ассистента».

4. Общую физическую подготовку:

4.1. Прикладную гимнастику и атлетическую подготовку: подтягивание на перекладине, сгибание и разгибание рук в упоре лежа, жим гири, наклоны вперед из положения лежа на спине.

4.2. Легкую атлетику и ускоренное передвижение: челночный бег 10 x 10 м, 4 x 20 м, бег (кросс) на 1 и 5 км.

4.3. Лыжную подготовку: бег на лыжах на 5 км (при наличии возможности).

4.4. Плавание: плавание на 100 м (при наличии возможности).

4.5. Спортивные игры (волейбол, футбол, регби и другие).

Усиленная физическая подготовка включает:

1. Боевые приемы борьбы:

1.1. Удары и защиты от ударов, а также защитные действия от ударов рукой, ножом, предметом сверху, снизу, сбоку, наотмашь, прямо; ногой снизу, прямо, сбоку.

1.2. Болевые приемы: загибы руки за спину: «нырком», «рывком» и «замком»; сопровождение, сковывая подвижность загибом руки за спину; скручивания руки наружу и внутрь.

1.3. Бросок «Задняя подножка».

1.4. Освобождения от захватов и обхватов: предплечий (рукавов) спереди; шеи (одежды) на груди спереди; туловища сзади над руками; шеи плечом и предплечьем сзади.

1.5. Пресечения действий с огнестрельным оружием при: угрозе пистолетом спереди и сзади в упор, угрозе длинноствольным оружием сзади в упор, попытке достать оружие из нагрудного кармана, попытке обезоружить (изъять оружие из кобуры) при подходе сзади.

1.6. Сковывание: наручниками в положении стоя у стены; наручниками вдвоем в положении стоя у стены; брючным ремнем в положении лежа.

1.7. Наружный досмотр: в положении стоя у стены; вдвоем под воздействием загиба руки за спину в положении стоя у стены.

2. Задачи, решаемые при обучении тактике применения боевых приемов борьбы.

3. Учебно-боевую практику: комплексные задания, моделирующие поиск, преследование и пресечение сопротивления ассистента: моделирование служебной деятельности по схеме: «поиск – преследование – ограничение свободы передвижения ассистента».

4. Общую физическую подготовку:

4.1. Прикладную гимнастику и атлетическую подготовку: подтягивание на перекладине, сгибание и разгибание рук в упоре лежа, жим гири, наклоны вперед из положения лежа на спине.

4.2. Легкую атлетику и ускоренное передвижение: челночный бег 10 x 10 м и 4 x 20 м.

4.3. Спортивные игры (волейбол, футбол, регби и другие).

5. Дополнительно для участковых уполномоченных полиции, сотрудников подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых, дорожно-патрульной службы, патрульно-постовой службы – действия с применением палки специальной.

Базовая физическая подготовка включает:

1. Боевые приемы борьбы:

1.1. Удары и защиты от ударов, а также защитные действия от ударов рукой, ножом, предметом сверху, снизу, сбоку, наотмашь, прямо; ногой снизу, прямо, сбоку.

1.2. Болевые приемы: загибы руки за спину: «нырком» и «рывком»; сопровождение, сковывающая подвижность загибом руки за спину; скручивания руки наружу и внутрь.

1.3. Освобождения от захватов и обхватов: шеи (одежды) на груди спереди; шеи плечом и предплечьем сзади.

1.4. Сковывание наручниками в положении стоя у стены.

1.5. Наружный досмотр стоя у стены.

2. Общую физическую подготовку:

2.1. Прикладную гимнастику и атлетическую подготовку: подтягивание на перекладине, сгибание и разгибание рук в упоре лежа, жим гири, наклоны вперед из положения лежа на спине.

2.2. Легкую атлетику и ускоренное передвижение: челночный бег 10 x 10 м и 4 x 20 м.

2.3. Спортивные игры (волейбол, футбол, регби и другие).

Уровень профессиональной подготовленности сотрудников проверяется:

1. При обучении сотрудников на учебных занятиях в течение учебного года – в ходе их опроса (тестирования) на тренажах и инструктажах перед заступлением на службу.

2. При инспектировании деятельности органов, организаций, подразделений МВД России, проведении контрольных и целевых проверок.

3. При проведении итоговых занятий по определению уровня профессиональной подготовленности сотрудников – до окончания учебного периода.

4. При повторной проверке сотрудников, оцененных в ходе итогового занятия, инспектирования, контрольных и целевых проверок «неудовлетворительно».

Служебная деятельность сотрудников ДПС ГИБДД осуществляется в условиях повышенной физической, умственной, нервно-эмоциональной нагрузки. Ежедневно сотрудники подвергаются воздействию достаточно большого количества факторов стресса. Это, в первую очередь, продолжительность рабочей нагрузки, которая, в связи с сокращением штатной численности в 2018 году, к сожалению, будет еще увеличиваться. Это общение с гражданами, в большинстве своем испытывающими отрицательные

эмоции; это воздействие неблагоприятного микроклимата, повышенных уровней шума и вибрации; это работа с оружием и специальными средствами, необходимость анализа большого объема информации и в целом, высокая степень ответственности за принятые решения.

В последнее время прослеживается тенденция повышения экстремальности в деятельности сотрудников ГИБДД, связанная с фактами неожиданного нападения правонарушителей в момент их задержания или оформления, вооруженным сопротивлением со стороны преступников, фактами нарушения законности и правопорядка в период проведения массовых мероприятий. Как показывает анализ практики, в этих условиях сотрудниками ГИБДД допускаются немало ошибок и тактических просчетов, влекущих за собой гибель и травмы, как гражданских лиц, так и самих сотрудников.

Так, например, можно вспомнить случай дерзкого нападения на сотрудников ГИБДД в Астрахани, когда при разбирательстве, как выяснилось позже, ложного факта ДТП с участием «Газели», автовладелец безжалостно и практически в упор расстрелял двух инспекторов. Другая трагедия произошла в ноябре 2017 г. на трассе в Свердловской области. Сотрудники ДПС ГИБДД преследовали пьяного лихача, который чуть не сбил пешеходов на светофоре. Полицейские начали погоню, но, не справившись с управлением, совершили столкновение с другой автомашиной. В результате этого столкновения патрульная машина загорелась, сотрудники ДПС не успели выбраться из нее и погибли на месте.

Для возможности индивидуального подхода и более качественного усвоения учебного материала, необходимо предусмотреть возможность проведения занятий в подгруппах численностью до 15 человек. После выполнения задания в целом, а в некоторых случаях – его отдельных элементов, необходимо осуществлять выявление и разбор ошибочных действий, а также выработку правильного решения.

Профессиональная деятельность сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения и дорожно-патрульной службы, равно как и любых других сотрудников органов внутренних дел сопряжена с повышенным риском для их жизни и здоровья. Это связано со многими факторами. Среди которых можно выделить такие как сложные условия несения службы (неблагоприятные погодные условия, близость к проезжей части и т.п.), а также решение различных по своей сложности служебных задач и ситуаций, складывающихся во время патрулирования (преследование и остановка автотранспортных средств, представляющих повышенную опасность для окружающих, задержание правонарушителей и т.п.).

Немаловажным является постоянное увеличение количества автотранспортных средств и в то же время уменьшение численности личного состава подразделений ГИБДД (ДПС), что влечет к увеличению нагрузки на сотрудника и как следствие может привести к ослаблению concentra-

ции, внимания и пренебрежение к соблюдению личной безопасности при контакте с участниками дорожного движения. Кроме того, необходимо принимать во внимание состояние криминогенной обстановки, в том числе и среди участников дорожного движения, которая, несмотря на предпринимаемые меры, оставляет желать лучшего<sup>1</sup>.

Приведенные факторы непосредственным образом сказываются на количестве случаев применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. А ослабление внимания и пренебрежение мерами личной безопасности приводят к получению травм, ранениям и смерти сотрудников. Учёные, анализируя случаи гибели и ранений сотрудников МВД России при исполнении служебных обязанностей указывают, что сотрудники для обеспечения своей безопасности и пресечения правонарушений и преступлений не всегда готовы применять огнестрельное оружие. Это происходит по ряду причин, таких как психологическая неготовность, слабая техническая и тактическая подготовка, а порой простое нежелание заниматься «отписками» в случае применения оружия, а также непредсказуемость возможных последствий его применения. Вероятно, по этой причине для пресечения противоправных действий сотрудники ОВД, в том числе и ГИБДД (ДПС) в основном применяют физическую силу и специальные средства, что подтверждается статистическими данными.

Сотрудники ГИБДД довольно часто при исполнении служебных обязанностей применяют физическую силу и специальные средства. Несмотря на неготовность и порой нежелание применять огнестрельное оружие, сотрудники в случае возникновения реальной угрозы со стороны правонарушителей уверенно его применяют. Согласно статистике 25,4 % всех случаев применения огнестрельного оружия приходится на сотрудников ГИБДД.

Так, стоит полагать, что количество часов, отводимых на дисциплины «Огневая подготовка» и «Физическая подготовка», не позволяет сотрудникам совершенствовать свои профессиональные компетенции по правомерному и эффективному применению физической силы и огнестрельного оружия. Данный вывод подтверждается не только желанием самих сотрудников, но и данными входного контроля. Низкие результаты у сотрудников, на наш взгляд, являются следствием формального подхода к организации работы в подразделениях в рамках боевой, служебной и физической подготовке и отсутствием компетентных сотрудников, способных провести занятия с личным составом на высоком уровне. А сотрудники, за-

---

<sup>1</sup> Никишкин А.В., Ветрова Е.В., Ветров В.М. Профессиональная подготовка сотрудников ГИБДД РФ // Перспективы социально-экономического развития России: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, 2020. С. 130–134.

нимающиеся организацией занятий, сами зачастую показывают неудовлетворительные результаты.

Основной вывод, который сделан по итогам исследования, состоит в том, что успешное решение оперативно-служебных задач достигается за счёт строго соблюдения сотрудниками ГИБДД законов и других нормативных правовых актов Российской Федерации, знания основных тактических приёмов и способов действий в различных условиях оперативно-служебной и служебной-боевой обстановки, высокой степени морально-психологической подготовки, грамотной организации силовых действий и динамичного их ведения. Все эти задачи решаются на занятиях по тактико-специальной подготовке, которая осуществляется на протяжении всего периода службы сотрудника ГИБДД. В условиях динамичных изменений, происходящих в политической, экономической, социальной и информационных сферах жизни нашего государства, наиболее актуально встает вопрос качественного улучшения подготовки специалистов ГИБДД<sup>1</sup>.

Современное профессиональное образование диктует необходимость усовершенствования всей системы подготовки сотрудников ГИБДД. Согласно опросу ВЦИОМ, проведенному в ноябре 2020 г., был оценен уровень доверия граждан к полиции. В связи с чем, был зафиксирован рекордный рост доверия россиян к полиции за все годы исследования данного показателя. Число граждан, доверяющих полиции, в 2020 г. возросло до 67 % (2/3 от числа опрошенных), что на 20 % превысило тот же показатель за предыдущий год. Рост доверия к полиции отмечал также и Левада-центр. По их данным, в 2010 г. работа полиции устраивала 27 % опрошенных, а в октябре 2020 г. уже 46 %. В целом, судя по данным опроса ВЦИОМ по России, уровень уверенности российских граждан в деятельности полиции заметно повышается: если проанализировать позицию органов внутренних в рейтинге силовых структур, то можно заметить, что граждане считают МВД одной из наиболее хорошо справляющихся со своими задачами структур.

Данная оценка является одним из первых показателей результативности деятельности полиции и инструментом гражданского контроля. С нашей точки зрения она не так высока, если учесть тот факт, что положительное мнение о своей работе полиция в 2020 г. в большей степени добилась в рамках обеспечения общественного порядка на массовых мероприятиях, связанных с проведением чемпионата мира по футболу.

---

<sup>1</sup> Дресвянникова Е.А. Некоторые вопросы качественного отбора кандидатов на службу в органы внутренних дел // Полицейская деятельность. 2014. № 5. С. 453.

## **ГЛАВА 2. КОНТРОЛЬНЫЕ И НАДЗОРНЫЕ ФУНКЦИИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **§ 1. Меры административного воздействия, применяемые должностными лицами подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения к участникам дорожного движения**

Меры административно-процессуального обеспечения. Это меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, как и меры административного пресечения, обладают общими характерными чертами и имеют единую цель (глава 27 КоАП РФ).

В целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий применять следующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении:

1) доставление; 2) административное задержание; 3) личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов; 4) изъятие вещей и документов; 5) отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида; 5.1) освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; 6) медицинское освидетельствование на состояние опьянения; 7) задержание транспортного средства; 8) арест товаров, транспортных средств и иных вещей; 9) привод; 10) временный запрет деятельности; 11) залог за арестованное судно; 12) помещение иностранных граждан или лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению за пределы Российской Федерации в форме принудительного выдворения за пределы Российской Федерации, в специальные учреждения, предусмотренные Федеральным законом от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»; 13) арест имущества в целях обеспечения исполнения постановления о назначении административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного ст. 19.28 Кодекса.

Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях (меры административно-процессуального обеспечения), меры административного пресечения и административно-предупредительные меры сходны.

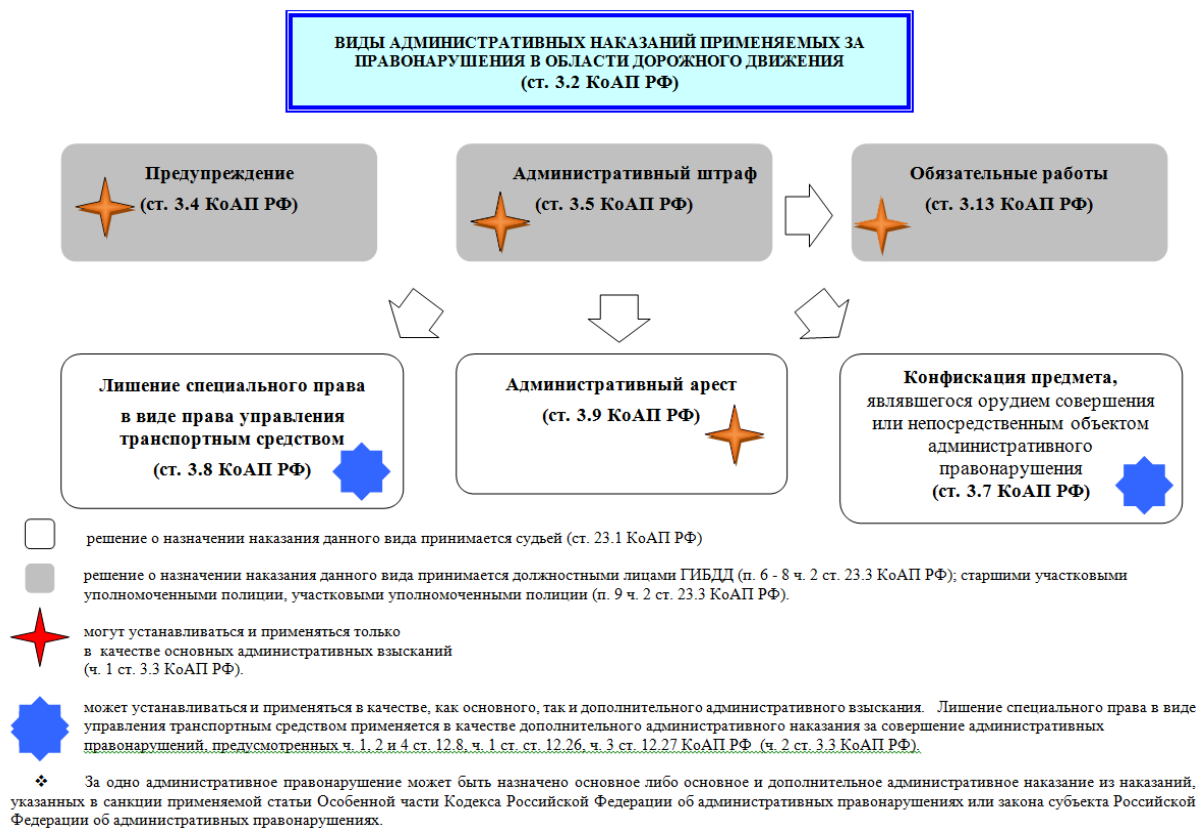


Рис. 3. Виды административных наказаний.

Все административные наказания в соответствии со ст. 3.3 КоАП РФ подразделяются на основные и дополнительные.

Только в качестве основных наказаний (ст. 3.3 КоАП РФ) могут выступать: предупреждение; административный штраф; лишение специальных прав, предоставляемых физическому лицу (за исключением права управления транспортным средством соответствующего вида); административный арест; дисквалификация, административное приостановление деятельности обязательные работы.

Выделяет два вида субъектов административной ответственности – *физические и юридические лица*.

Административная ответственность физических лиц. Основными условиями наступления административной ответственности физического лица являются: а) достижение 16-летнего возраста и б) вменяемость (ст. 2.3 и 2.8 КоАП РФ). Лиц, обладающих такими признаками, принято называть общими субъектами. К ним относятся граждане РФ, а также иностранные граждане и лица без гражданства. В теории административного права выделяют также специальных и особых субъектов административной ответственности.

Под специальными субъектами понимаются лица, которые характеризуются рядом специфических признаков, прямо указанных в правовой

норме и обязательных для данного состава правонарушения. К ним относятся:

1) должностные лица, которые привлекаются к административной ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих служебных обязанностей;

2) родители или иные законные представители несовершеннолетних, которые несут ответственность за невыполнение возложенных на них обязанностей по содержанию, воспитанию, обучению и защите прав несовершеннолетних (ст. 5.35 и 20.22 КоАП РФ);

3) собственники (владельцы) транспортных средств, совершившие административные правонарушения в области дорожного движения, выявленные и зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи;

4) собственники или иные владельцы земельных участков либо других объектов недвижимости, совершившие административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов РФ, в части содержания, эксплуатации, перемещения, переоборудования либо разрушения объектов благоустройства в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники или иные владельцы земельных участков либо других объектов недвижимости.

При выявлении должностным лицом, уполномоченным осуществлять производство по делу об административном правонарушении, достаточных данных, указывающих на наличие события правонарушения, совершенного лицом, предъявившим документы, подтверждающие выполнение им определенных государственных функций (депутата, судьи, прокурора и иного лица), к указанному лицу применяются меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении и осуществляется привлечение к административной ответственности в соответствии с особыми условиями, установленными Конституцией РФ и вышеназванными Федеральными законами.

Особое внимание следует обратить на то, что к лицам, обладающим полным или частичным иммунитетом от административной юрисдикции, не относятся депутаты законодательных органов государственной власти субъектов РФ, а также депутаты, члены выборных органов местного самоуправления, выборных должностных лиц местного самоуправления, поскольку ни КоАП РФ, ни Закон об общих принципах организации законодательных органов государственной власти субъектов РФ, ни Закон об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации, ни какой-либо иной нормативный правовой акт не содержат

норм, устанавливающих особый порядок привлечения их к административной ответственности;

2) иностранные граждане, пользующиеся дипломатическим иммунитетом (ч. 3 ст. 2.6 КоАП РФ). В соответствии с нормами международного права, закрепленными, в частности, в Венской конвенции о дипломатических сношениях 1961 г., Венской конвенции о консульских сношениях 1963 г. и других международных правовых актах, к ним относятся главы иностранных дипломатических представительств, члены дипломатического персонала и члены их семей;

3) военнослужащие, граждане, призванные на военные сборы, и имеющие специальные звания сотрудники органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ, и таможенных органов, которые несут ответственность за административные правонарушения в соответствии с нормативными правовыми актами, регламентирующими порядок прохождения службы в указанных органах. Исключение составляют административные правонарушения, перечисленные в ч. 2 ст. 2.5 КоАП РФ, за которые они несут ответственность на общих основаниях;

4) несовершеннолетние. Исходя из требований практики и складывающихся реалий особое внимание следует обратить на специальные субъекты административной ответственности, основную группу которых составляют должностные лица.

Административная ответственность юридических лиц. Из десяти видов административных наказаний, предусмотренных ст. 3.2 КоАП РФ, к юридическим лицам могут применяться только четыре: предупреждение, административный штраф, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, административное приостановление деятельности.

Если предписание государственного органа об устранении нарушений требований законодательства вынесено в отношении юридического лица, то к административной ответственности по ч. 1 ст. 19.5 КоАП РФ за его невыполнение может быть привлечено как само юридическое лицо, так и должностное лицо этого юридического лица, ответственное за выполнение предусмотренных в данном предписании мероприятий.

При выявлении административного правонарушения, совершенного несовершеннолетним, достигшим возраста шестнадцати лет, дело на месте совершения административного правонарушения не рассматривается. Сотрудником, в установленных Кодексом случаях, применяются меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, составляется протокол об административном правонарушении или выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

В случае выявления административного правонарушения, связанного с управлением транспортным средством физическим лицом, не достигшим возраста шестнадцати лет, производство по делу об административном правонарушении прекращается после применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, необходимых для пресечения соответствующего противоправного действия.

В указанных случаях обеспечивается передача несовершеннолетнего должностному лицу подразделения по делам несовершеннолетних либо его доставление в служебное помещение органа внутренних дел.

Кроме того, предусматриваются специфические правила по применению в отношении несовершеннолетних и специальных мер пресечения, закрепленных в гл. 5 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции». Так, на основании п. 1 ч. 1 ст. 22 сотруднику полиции запрещается применять специальные средства в отношении малолетних лиц. Исключением является оказания ими вооруженного сопротивления, совершения группового либо иного нападения, угрожающего жизни и здоровью граждан или сотрудника полиции. В свою очередь, понятие малолетних содержится ч. 1 ст. 28 Гражданского кодекса РФ. Малолетним является лицо, не достигшее возраста 14 лет. Ч. 5 ст. 23 запрещает сотруднику полиции производство выстрела на поражение из огнестрельного оружия в отношении несовершеннолетних, когда их возраст очевиден или известен сотруднику, за исключением вышерассмотренных случаев, когда несовершеннолетним оказывается сопротивление. Здесь необходимо отметить, что для того, чтобы сотрудник правомерно применил огнестрельное оружие, не обязательно одно лишь активное сопротивление. Так, например, Березовским районным судом Красноярского края было установлено, что несовершеннолетний гражданин К. вооруженного сопротивления не оказывал, однако неоднократно отказывался сдать находящиеся в его руках огнестрельное оружие, положить его на землю и отойти на указанное расстояние. Сотрудниками полиции был очевиден несовершеннолетний возраст лица, т.к. он в своих словах неоднократно упоминал проблемы в школе, о том, что его дома ждут родители. Однако, демонстрируя приведение огнестрельного оружия в готовность, создавал непосредственную угрозу жизни и здоровью сотрудников полиции и находящихся рядом граждан. Его действия были признаны вооруженным сопротивлением.

Теперь, по нашему мнению, целесообразно рассмотреть обеспечительные меры, применяемые сотрудниками Госавтоинспекции в отношении несовершеннолетних и лиц, не достигших возраста административной ответственности. Они закреплены в гл. 27 КоАП РФ. Так как доставление является неотъемлемой частью задержания, а задержание в отношении несовершеннолетних допускается, то можно сделать вывод о том, что доставление в отношении несовершеннолетних также правомерно. Доставление – мера обеспечения, необходимая при производстве задержания, так как мы

доставляем и задерживаем лицо либо в подразделении ПДН, либо в территориальном органе ОВД. На основании ч. 4 ст. 27.3 в случае, когда задерживается несовершеннолетнее лицо, в обязательном порядке уведомляются его родители или законные представители. Кроме того, в силу ч. 3 ст. 27.6 КоАП РФ несовершеннолетние лица содержатся отдельно от взрослых.

Остальные меры обеспечения производства по делу об административных правонарушениях в отношении несовершеннолетних, производятся с незначительными отличиями от остальных участников дорожного движения, поэтому заострять внимания на их правовой характеристике, не считаем целесообразным.

Для полного и всестороннего анализа мер административного воздействия, применяемых в отношении несовершеннолетних и лиц, не достигших возраста административной ответственности, необходимо рассмотреть зарубежный опыт.

Прежде всего, необходимо остановиться на зарубежном опыте установления возраста, с которого наступает административная ответственность. Как правило, везде такой возраст составляет 16 лет. Например, в ст. 16 Кодекса Республики Молдова минимальный возраст, с которого наступает административная ответственность, составляет 18 лет. Только по некоторым составам, с наиболее высокой степенью общественной опасности, возраст составляет 14. Подобная законодательная практика уже имеет место в Республике Казахстан. Так, гл. 9 Кодекса РК об административных правонарушениях признает, что несовершеннолетние подлежат административной ответственности, достигнув возраста 16 лет. Кроме того, глава 9 детально регламентирует особенности применения административных взысканий к лицам, не достигшим 16-летнего возраста, а также специфику их освобождения от административной ответственности.

К положительным моментам данного кодифицированного закона следует также отнести наличие в нем подробного описания мер воспитательного воздействия, которые могут быть применены к несовершеннолетнему правонарушителю. Кроме того, казахский административно-деликтный закон закрепляет норму, согласно которой несовершеннолетний, на которого наложено административное взыскание за административное правонарушение, считается подвергнутым данному взысканию в течение шести месяцев со дня окончания исполнения постановления о наложении административного взыскания, а не в течение одного года, как в указано в законодательствах большинства стран СНГ.

В современной Англии профилактика, прежде всего, начинается с того, что сотрудник полиции имеет право задержать любое несовершеннолетнее лицо, которое в учебное время без уважительных причин находится в неположенном месте. Кроме того, наряду с существующими мерами воздействия, к несовершеннолетнему могут применяться меры, аналогичные взрослому. К таким мерам относят: пробация (условное наказание); прину-

длительное предоставление услуг обществу; комендантский час с электронным мониторингом.

В Германии к несовершеннолетним применяются три вида санкций: принудительные меры воспитательного воздействия, исправительные меры и наказание.

Обобщая анализ зарубежного опыта, можно сделать вывод о том, что институт мер административного воздействия в отношении несовершеннолетних в зарубежных странах представляет собой обособленную систему, именуемую восстановительным правосудием. Характерной чертой этой системы является то, что суд, государственный орган, дает шанс на договорной основе загладить вину несовершеннолетнего, тем самым принять ответственность за совершенное административное правонарушение. Кроме того, подводя итог зарубежного опыта, можно сделать вывод о том, что административная ответственность несовершеннолетних в зарубежных странах выведена в отдельное звено. Система профилактики и перевоспитания несовершеннолетних, уже совершивших правонарушения, занимает важное место. Она представляет собой целенаправленную деятельность, которой занимается практически каждый орган государственной власти.

При выявлении административного правонарушения, совершенного сержантом, старшиной, солдатом, матросом, проходящими военную службу по призыву, либо курсантом военного образовательного учреждения профессионального образования до заключения с ним контракта о прохождении военной службы, постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде административного штрафа не выносится. Сотрудником в установленных Кодексом случаях применяются меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, выносится постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде предупреждения или составляется протокол об административном правонарушении либо выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

Материалы, сообщения, заявления о совершенном административном правонарушении (поводы к возбуждению дела об административном правонарушении), указанные в ч. 1 ст. 28.1 Кодекса, подлежат рассмотрению должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях.

Приказом МВД России от 30 августа 2017 г. № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание» определен перечень должностных лиц системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных

правонарушениях, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

По результатам рассмотрения заявлений и сообщений об административных правонарушениях сотрудником в пределах своей компетенции принимается одно из следующих решений:

- о возбуждении дела об административном правонарушении;
- об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении;
- о передаче заявления (сообщения) об административном правонарушении и материалов его проверки на рассмотрение государственного органа, органа местного самоуправления, организации или должностного лица, к компетенции которых относится решение соответствующих вопросов, по подведомственности;
- о передаче заявления (сообщения) об административном правонарушении и материалов его проверки в иной территориальный орган МВД России по территориальности.

Основаниями составления протокола об административном правонарушении являются:

- выявление административного правонарушения в случае, если рассмотрение дела о данном административном правонарушении не находится в компетенции сотрудника;
- оспаривание лицом, в отношении которого в соответствии с ч. 1 ст. 28.6 Кодекса возбуждено дело об административном правонарушении, наличия события административного правонарушения и (или) назначенного ему административного наказания либо отказ от соответствующей подписи в постановлении по делу об административном правонарушении;
- выявление административного правонарушения, совершенного несовершеннолетним, достигшим возраста 16 лет;
- выявление административного правонарушения, не влекущего предупреждения, совершенного сержантом, старшиной, солдатом, матросом, проходящими военную службу по призыву, либо курсантом военного образовательного учреждения профессионального образования до заключения с ним контракта о прохождении военной службы.

Основаниями вынесения постановления по делу об административном правонарушении являются:

- назначение сотрудником физическому лицу непосредственно на месте совершения административного правонарушения административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа;
- рассмотрение сотрудником находящегося в его компетенции возбужденного дела об административном правонарушении, при условии соблюдения предусмотренных ст. 25.1 Кодекса прав лица, привлекаемого к административной ответственности.

Постановление по делу об административном правонарушении оформляется в соответствии с положениями ст. 29.10 Кодекса.

Основанием для вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования является выявление административного правонарушения в области дорожного движения, в ходе производства по делу, о котором осуществляются экспертиза или иные процессуальные действия, требующие значительных временных затрат.

Административное расследование вправе проводить:

1) должностные лица, уполномоченные составлять протоколы об административных правонарушениях, в порядке, установленном ч. 4 ст. 28.7 КоАП РФ. Решение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования такими лицами принимается в виде определения немедленно после выявления факта совершения административного правонарушения (ч. 2 ст. 28.7 КоАП РФ);

2) прокурор (п. 2 ст. 1 Федерального закона от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации»). Решение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования принимается прокурором в виде постановления немедленно после выявления факта совершения административного правонарушения (ч. 2 ст. 28.7 КоАП РФ).

Копия определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования, а также копия определения о продлении срока расследования (если такое решение принималось) в течение суток вручается под расписку либо высылается физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему (ч. 3.1, ч. 5.2 ст. 28.7 КоАП РФ).

Административное расследование проводится по месту совершения или выявления административного правонарушения (ч. 4 ст. 28.7 КоАП РФ).

Срок административного расследования исчисляется с даты принятия решения о возбуждении дела об административном правонарушении и не может превышать 1 месяца (ч. 5 ст. 28.7 КоАП РФ). В исключительных случаях указанный срок по письменному ходатайству должностного лица, в производстве которого находится дело, может быть продлен:

1) решением руководителя органа, в производстве которого находится дело об административном правонарушении, или его заместителя – на срок не более 1 месяца;

2) решением руководителя вышестоящего таможенного органа или его заместителя либо решением руководителя федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области таможенного дела, в производстве которого находится дело об административном правонарушении, или его заместителя – на срок до 6 месяцев;

3) решением руководителя вышестоящего органа по делам о нарушении Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшем причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, – на срок до 6 месяцев;

4) решением руководителя вышестоящего органа по делам о незаконной организации и проведении азартных игр – на срок до 6 месяцев.

По окончании административного расследования составляется протокол об административном правонарушении, либо выносится постановление о прекращении дела об административном правонарушении (п. 6 ст. 28.7 КоАП РФ). На практике указанные акты могут быть составлены до окончания срока, отведенного для административного расследования. Судебными органами такие действия признаются законными (постановление ФАС Волго-Вятского округа от 30 апреля 2010 г. по делу № А29-12191/2009).

Протокол направляется на рассмотрение судье, в орган, должностному лицу, уполномоченным рассматривать дело об административном правонарушении, в течение трех суток с момента составления протокола (п. 1 ст. 28.8 КоАП РФ).

Согласно п. 1.1 ст. 28.8 КоАП РФ к данному протоколу прилагается информация, необходимая в соответствии с правилами заполнения расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа, предусмотренными законодательством РФ о национальной платежной системе.

Основанием для вынесения определения об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении является наличие обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении, предусмотренных ст. 24.5 Кодекса, установленных при проверке материалов, поступивших из правоохранительных органов, а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений либо сообщений и заявлений физических и юридических лиц, а также сообщений средств массовой информации, указывающих на наличие события административного правонарушения.

В случае отказа в возбуждении дела об административном правонарушении при наличии указанных материалов, сообщений, заявлений сотрудником, рассмотревшим данные материалы, сообщения, заявления, выносится мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении. Копия определения об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении вручается под расписку лицу, в отношении которого оно вынесено, а также лицу, которому причинен имущественный вред.

Ст. 4.5. КоАП РФ установила, что<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено по истечении 2 месяцев (по делу об административном правонарушении, рассматриваемому судьей, – по истечении 3 месяцев) со дня совершения административного правонарушения, за нарушение законодательства Российской Федерации (в части административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.8, 12.24, 12.26, ч. 3 ст. 12.27, ч. 2 ст. 12.30 Кодекса), по истечении 1 года со дня совершения административного правонарушения...

В случае удовлетворения ходатайства лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, о рассмотрении дела по месту жительства данного лица срок давности привлечения к административной ответственности приостанавливается с момента удовлетворения данного ходатайства до момента поступления материалов дела судье, в орган, должностному лицу, уполномоченным рассматривать дело, по месту жительства лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления (ст. 4.6 КоАП РФ).

В соответствии со ст. 4.4 КоАП РФ при совершении лицом двух и более административных правонарушений административное наказание назначается за каждое совершенное административное правонарушение. При совершении лицом одного действия (бездействия), содержащего составы административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена двумя и более статьями (частями статей) настоящего Кодекса и рассмотрение дел о которых подведомственно одному и тому же судье, органу, должностному лицу, административное наказание назначается в пределах санкции, предусматривающей назначение лицу, совершившему указанное действие (бездействие), более строгого административного наказания.

Анализ правовых актов в сфере ОБДД показывает, что их названия не всегда соответствуют содержанию. Документы между собой слабо согласованы, а предусмотренная в них ответственность для нарушителей Правил дорожного движения неадекватна опасности последствий для жизни и здоровья людей. А ведь мировая практика показывает, что действия, направленные на обеспечение жизни и здоровья людей, должны быть жесткими, бескомпромиссными.

## § 2. Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения



Рис. 4. Понятие административного правонарушения.

Вся деятельность органов внутренних дел должна осуществляться исключительно на основании законодательства и ни в каком случае не допускается ущемление прав граждан и организаций. Данное положение закреплено ст. 6 ФЗ № 3 «О полиции» где указано, что одним из принципов деятельности полиции является законность. Также ФЗ «О полиции» в п. 5 ст. 2 указывает, что производство по делам об административных правонарушениях и исполнение административных наказаний является основным направлением деятельности полиции, а в п. 16 ст. 12 сказано, что полиция обязана пресекать административные правонарушения и осуществлять производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных КоАП к подведомственности полиции. Регулирование деятельности полиции осуществляется различными организационно-правовыми способами, контролем за единой правоприменительной практикой административного законодательства.

Одним из направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции неотъемлемо является контроль и надзор за дорожным движением. В то же время контроль и надзор является составной частью деятельности ГИБДД по реализации законодательства в сфере дорожного движения и организации самого дорожного движения.

В узком смысле указанные функции Госавтоинспекции представляют собой деятельность сотрудников подразделений ГИБДД по и проверке соответствия действий участников дорожного движения установленным

нормам в сфере дорожного движения, а также применению мер административного принуждения в случае выявления нарушений.

Также существует и широкое понятие административно юрисдикционной деятельности подразделений Госавтоинспекции. В широком смысле это деятельность по рассмотрению и разрешению жалоб на действия должностных лиц подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Данные жалобы исходят от заявителей, столкнувшихся, по их мнению, с незаконной деятельностью со стороны инспекторов. Административно правовое регулирование данного аспекта деятельности позволяет рассмотреть жалобы по существу, найти сведения подтверждающие или опровергающие виновность сотрудника, а также восстановить утраченные права граждан, если таковые были нарушены. Немаловажной целью подобной деятельности является предупреждение неправомерных проявлений со стороны сотрудников ГИБДД по отношению к гражданам. В то же время И.В. Кузурманова считает, что административно-юрисдикционная деятельность органов исполнительной власти является одной из форм реализации их функции по контролю и надзору. Но во время контрольно-надзорной деятельности происходит выявление административного правонарушения, что является одной из стадий административного производства. Правом административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД наделяет Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711. Именно это указано в подп. «з» п. 11 – «осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях». Также данное полномочие закреплено в Кодексе об административных правонарушениях, в ст. 23.3. В частности, пп. 5–8 ч. 2 данной статьи наделяют правом рассматривать дела об административных правонарушениях должностных лиц подразделений ГИБДД. В свою очередь, указанная деятельность ГИБДД, призвана обеспечивать защиту общественных отношений от противоправных действий в сфере регулирования дорожного движения. Основные правовые положения указанного вида правоохранительной деятельности находят свое закрепление в разд. IV «Производство по делам об административных правонарушениях» КоАП РФ.

Таким образом, термин «юрисдикция» в рамках данной работы подразумевает исследование установленных полномочий Государственной автомобильной инспекции по разрешению правовых споров и решения дел о правонарушениях, т.е. оценка действий лица или иного субъекта права с позиции их правомерности, а также принятие мер к правонарушителям<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Тонких Е.Е. Особенности административно-юрисдикционной деятельности органов осуществляющих контроль в сфере безопасности дорожного движения // Научное сообщество студентов: Междисциплинарные исследования: сб. ст. по мат. XLVI междунар. студ. науч.-практ. конф. № 11(46).

Правовая наука определяет административно-юрисдикционную деятельность полиции как деятельность по выявлению фактов противоправных деяний, сбору и оценке материалов, и дальнейшую квалификацию административных правонарушений и осуществление административного производства по делам об административных правонарушениях. Административно-юрисдикционная деятельность подразделений ГИБДД – это совокупность правомочий разрешать во внесудебном порядке споры в административно-правовой сфере и привлекать лиц к ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Понятие законности является неотъемлемой частью деятельности любого подразделения полиции и подразумевает под собой неукоснительное соблюдение норм и правил, установленных законодательно. Обеспечение законности в административно-юрисдикционной деятельности означает гарантировать соответствие данной деятельности положениям Конституции РФ, международно-правовых актов, ратифицированных на территории Российской Федерации, международным и внутригосударственным правовым принципам, положениям соответствующих им законов, подзаконных актов, то есть обеспечить строгое и неукоснительное следование должностными лицами ГИБДД административной юрисдикции правилам, содержащимся в различного рода правовых формах. Необходимо отметить, что при производстве по делам об административных правонарушениях сотрудниками Госавтоинспекции фактически исполняются две связанные между собой общие задачи: юрисдикционная (справедливое решение дел) и профилактическая (предупреждение новых правонарушений).

Рассмотрение административно правового регулирования административно юрисдикционной деятельности ГИБДД невозможно без упоминания о правах и обязанностях сотрудников, осуществляющих указанную деятельность. Существующая система сдержек и противовесов, созданная законодательством, направлена на обеспечение и защиту прав и законных интересов всех граждан.

Правом на осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях Государственную автомобильную инспекцию наделяет п. 11 Указа Президента Российской Федерации № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Также в данном документе прописаны права Государственной автомобильной инспекции. Статьи КоАП РФ, по которым разрешено административное производство подразделениям ГИБДД устанавливается пп. 6–8 ч. 2 ст. 23.3 КоАП. Для максимально качественного обеспечения производства по столь обширному перечню статей правовой статус сотрудника четко регламентирован внутриведомственными НПА.

Так, права и обязанности инспектора дорожно-патрульной службы в сфере осуществления производства по делам об административных право-

нарушениях установлены в приказе МВД от 23 августа 2017 г. № 664, инспектор наделяется правом проверки документов, идентификационного номера, номера кузова т.с. и т.д. Стоит упомянуть и о праве на проведение опроса граждан в соответствии со ст. 25.1, 25.3, 25.6, 26.3 КоАП РФ. Также имеется право на применение мер административного воздействия – право доставлять правонарушителей в ближайший отдел полиции, и производить административное задержание в соответствии с п. 1.3.10 приказа МВД Российской Федерации от 30 августа 2017 г. № 685 «О должностных лицах системы МВД РФ, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание». Кроме того, сотруднику обеспечено право на проведение досмотра автомобиля. В целях соблюдения законности сотрудниками, применяющими меры обеспечения, все процессуальные действия оформляются соответствующими протоколами и производятся в присутствии понятых, но понятых разрешается заменить на применение видеозаписи, что упрощает и ускоряет производство процессуальных действий. Однако широкий перечень прав предполагает большое количество обязанностей с целью установления сдержек и противовесов. Они установлены в тех же нормативных правовых актах, что и права. Главной обязанностью является обеспечение безопасности дорожного движения. Не менее важную роль занимает обязанность соблюдения прав и законных интересов граждан и организаций в отношении которых ведется административное производство в области дорожного движения. Одна из обязанностей предполагает, что сотрудник выявляет причины административных правонарушений вместе с условиями, способствующими их совершению и принимает меры для их устранения. Административно-правовое регулирование обязывает сотрудника разъяснять права и обязанности участников производства, уведомлять их о своих действиях, при осуществлении административного расследования сотрудник должен предоставлять право сторонам на ознакомление со всеми материалами дела.

Административное производство в подразделениях ГИБДД направлено на полное и всеохватывающее рассмотрение дел об административных правонарушениях. В соответствии с положениями Кодекса об административных правонарушениях возможны три вида производств по делам об административных правонарушениях: упрощенное, обычное и особое. Упрощенное административное производство предусмотрено ст. 28.6 КоАП РФ «Назначение административного наказания без составления протокола». Данная норма позволяет существенно сократить время, затрачиваемое сотрудником на составление административных материалов и как следствие позволяет больше времени уделить непосредственному контролю за безопасностью дорожного движения. Для производства в сокращенной форме необходимо соблюдение некоторых условий. Вынесение постановления производится на месте совершения административного правонарушения. Лицом, в отношении которого может быть осуществлено

производство в данной форме может быть только физическое лицо. И, пожалуй, самым главным условием является согласие привлекаемого лица с составом совершенного им правонарушения. В противном случае составляется протокол об административном правонарушении, который приобщается к вынесенному постановлению, другими словами имеет место быть обычный порядок.

В деятельности ГИБДД административное расследование встречается чаще всего по такой статье, как 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего». Сложность разбирательства по данной статье КоАП обусловлена определением степени вреда потерпевшего. Заключение по данному вопросу выносит эксперт, обладающий специальными медицинскими познаниями. Для выдачи такового заключения необходимо проведение экспертизы, что указано в качестве основания для возбуждения административного расследования в ст. 28.7 КоАП РФ.

Еще одним примером статьи, по которой уполномоченным сотрудником подразделения ГИБДД возбуждается административное расследование по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, ответственность по которой наступает за умышленное оставление места ДТП. Для привлечения к административной ответственности необходимо составление административного протокола, однако составление данного документа невозможно, т.к. не установлено лицо, скрывшееся с места ДТП. Для установления лица, а также иных составляющих субъективной и объективной стороны правонарушения необходимы существенные временные затраты, в связи с этим должностное лицо выносит определение о возбуждении административного расследования. В течение срока административного расследования должностным лицом предпринимаются все возможные процессуальные действия для достижения необходимого результата.

Ежедневно сотрудники управления Госавтоинспекции, командный состав строевых подразделений ДПС предупреждается об исключении фактов постановки сотрудникам задач по выявлению конкретного числа административных правонарушений, оценки их деятельности по количеству привлеченных к ответственности водителей и пешеходов.

Особую роль в системе ОБДД, занимают органы местного самоуправления, которые в пределах своих полномочий участвуют в обеспечении данного процесса на местном уровне.

Ст. 132 КРФ установлено, что органы местного самоуправления на своих территориях осуществляют обеспечение общественного порядка и общественной безопасности, одним направлением которых является поддержание безопасности дорожного движения и снижение количества совершаемых на их территориях дорожно-транспортных происшествий.

Помимо этого, данное положение нашло свое закрепление и в ст. 6 ФЗ № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Кроме того, в компетенцию органов местного самоуправления входит осуществление дорожной деятельности и проведение дорожных мероприятий, в рамках территории муниципального образования, в целях обеспечения и укрепления БДД.

Обеспечению безопасности дорожного движения уделяется огромное внимание, данный вопрос имеет большое значение в реализации мероприятий, направленных на обеспечение национальной безопасности государства как на уровне государства, так и на уровне муниципальных образований.

Однако до сегодняшнего момента одной из наиболее сложных и остро стоящих проблем, является вопрос снижения аварийности на дорогах нашего государства. Ежедневно на дорогах нашей страны происходит и совершается огромное количество дорожно-транспортных происшествий, которые свидетельствуют о том, что работа по проведению мероприятий, противодействующих совершению ДТП, налажена недолжным уровнем, и стоит более внимательно изучить данный вопрос.

Огромное количество ежедневно совершаемых дорожно-транспортных происшествий в первую очередь обусловлено отсутствием достаточного уровня правовой культуры у граждан нашего государства.

Одним из полномочий органов местного самоуправления в вопросе обеспечения безопасности дорожного движения, выступает определение и мониторинг аварийно опасных участков автомобильных дорог. Органы МСУ сами заинтересованы в проведении мониторинга и выяснения проблемных моментов, поскольку от этого зависит финансирование данного вида деятельности со стороны государственных органов. Именно поэтому органы местного самоуправления в пределах предоставленных им полномочий, самостоятельно решают вопрос обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, согласно основным нормативным правовым актам в области функционирования органов МСУ, в области ОБДД они наделены следующими полномочиями:

- организуют и принимают все возможные меры по обустройству автомобильных дорог в пределах муниципального образования;
- имеют право по своему усмотрению, в рамках обеспечения безопасности дорожного движения, вводить временные ограничения в движении транспортных средств;
- производят мониторинг аварийно опасных участков автомобильных дорог, а также осуществляют ежегодное утверждение их перечня;
- в пределах своих полномочий осуществляют и проводят мероприятия по организации дорожного движения, а также мероприятия направленные на повышение безопасности дорожного движения и правовой культуры населения.

Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения непосредственно связан с защитой жизни и здоровья граждан, а также их законных интересов. Именно поэтому полномочия органов МСУ по обеспечению БДД на дорогах местного значения непосредственно затрагивает вопрос охраны общественного порядка.

На сегодняшний день основным органом, который обеспечивает охрану общественного порядка и обеспечивает общественную безопасность, являются органы внутренних дел. В некоторых научно-исследовательских работах имеется положение о необходимости разграничения полномочий органов МСУ и ОВД в вопросе обеспечения охраны общественного порядка. Однако это не совсем целесообразно, поскольку совместными усилиями и путем организованного взаимодействия можно достичь положительных результатов в вопросе обеспечения безопасности.

На сегодняшний момент органы внутренних дел активно взаимодействуют с органами местного самоуправления, не только в вопросе охраны и обеспечения общественного порядка, но и в вопросе организации безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

Сложившаяся на сегодняшний день система обеспечения безопасности дорожного движения на территории нашего государства, в должной мере не обеспечивает потребности современного общества. Имеется необходимость в проведении усиленного анализа деятельности органов и организаций, обеспечивающих реализацию данной темы. Достижение положительных результатов будет обеспечено исключительно при точной и правильной организации взаимодействия всех элементов данной системы.

При более детальном рассмотрении и исследовании нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации можно отметить, что вопрос обеспечения безопасности дорожного движения не раскрывается в полной степени, а лишь дублирует норму законодательства. Отсутствуют дополнительные положения, которые конкретизировали бы деятельность органов с учетом конкретных проблем характерных для того или иного региона.

Для того чтобы наладить деятельность органов местного самоуправления в вопросе обеспечения безопасного дорожного движения необходимо уделять внимание следующим вопросам:

- анализ оперативных сведений, даваемых Министерством транспорта РФ для конкретного региона;
- предоставление объективной информации о состоянии дорожно-транспортной дисциплины в регионе;

---

<sup>1</sup> Меньшиков А.А., Стасюк В.В., Хомутинин А.Е. Анализ процесса формирования дорожно-транспортной аварийности в регионах страны // Транспорт, Экономика, Социальная сфера: сборник, 2019. С. 87.

- подготовка сведений для предоставления их в органы власти для дополнительного материального обеспечения и рациональное распределение средств местного бюджета для обеспечения безопасности дорожного движения;

- усиленный контроль за экологической чистотой и безопасностью транспортной инфраструктуры региона.

При определении материального финансирования требуется определить часть средств, которые может дать местный бюджет и часть средств, запрашиваемых из казны субъекта, необходимых для реализации основных программ безопасности дорожного движения. Одной из особенностей обеспечения безопасности дорожного движения в рамках местного значения является то, что органы местного самоуправления должны разработать и реализовать региональные программы безопасности дорожного движения с учетом конкретных особенностей региона.

В рамках всего государства разрабатываются и принимаются федеральные целевые программы повышения безопасности дорожного движения с установлением и определением основных направлений, по которым ведется работа. Целью региональных программ является определение на основе федеральных целевых программ, приоритетных направлений деятельности, которые будут наиболее эффективны и необходимы в регионе в соответствии со спецификой местности.

Так, в значительной степени существенную роль среди субъектов ОБДД играют Министерство транспорта РФ, Минздрав, Минобрнауки, МЧС, Министерство промышленности и торговли. Особое значение отведено правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве РФ, поскольку данный орган принимает непосредственное участие в разработке основных направлений государственной политики и координирует деятельность органов исполнительной власти на разных уровнях. Немаловажная роль в вопросе обеспечения безопасности дорожного движения отведена Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Российской Федерации. Правительственные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения являются важным субъектом в системе ОБДД, поскольку они анализируют и обобщают данные о состоянии безопасности дорожного движения на той или иной территории государства. Правительственная комиссия это координирующий орган, в состав которого ходят представители различных структур, ведомств и организаций. Комиссии создаются не только на федеральном уровне, но и на региональном. Главной их целью является анализ данных о состоянии аварийности и разработка рекомендаций, способствующих её снижению. Процесс доказывания является характерным для различных отраслей права. Так, доказывание существует в административном, гражданском, арбитражном, уголовном судопроизводстве. Существование данного процесса обусловлено законодательно оформленным

принципом презумпции невиновности. Учитывая необходимость справедливого назначения наказания и соблюдения принципа неотвратимости ответственности, следует обеспечить законную процедуру доказывания, в ходе которой будет подтверждена вина конкретного лица.

### **Образец выполнения практического задания по теме**

*Находясь на маршруте патрулирования, наряд полиции заметил автомобиль, проехавший перекресток на запрещающий сигнал светофора. При проверке было установлено, что водитель Потеряшкин И.Н. не имеет при себе документов на право управления ТС.*

#### *Задание*

1. Дайте юридическую оценку данной ситуации.
2. Назовите алгоритм действий сотрудника полиции.
3. Какие необходимо составить документы.

#### *Решение задачи*

Действия водителя следует квалифицировать по ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ – проезд на запрещающий сигнал светофора, пор. 1 ст. 12.3 КоАП РФ как управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство, и ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ как управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им.

#### *Алгоритм действий сотрудника полиции*

1. Остановить транспортное средство. Требования к административной процедуре «остановка транспортного средства» изложены в пп. 84–100 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (далее – Административный регламент).

Основаниями к остановке транспортного средства сотрудником являлись установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (п. 84.1 Административного регламента).

2. Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, при необходимости с применением жезла или диска с красным сигналом (световозвращателем), направленным на транспортное средство. При этом для привлечения внимания участников дорожного движения могут использоваться дополнительный сигнал свистком, специальные световые и (или) звуковые сигналы. При подаче сигналов об остановке должно быть указано место остановки транспортного средства.

3. После остановки транспортного средства следует подойти и представиться в соответствии с требованиями п. 45 Административного регламента, кратко сообщить причину остановки, изложить требование о передаче необходимых для проверки или оформления правонарушения документов (п. 89 Административного регламента).

Основания остановки перечислены в п. 84 Административного регламента.

4. После проверки документов разъяснить суть допущенных водителем Потеряшкиным И.Н. нарушений, пункты нарушенных им правил дорожного движения, статей КоАП РФ, ответственность, которая предусмотрена за данные нарушения (п. 91 Административного регламента). Поскольку у водителя при себе не было документов ни на транспортное средство, ни на право управления, необходимо установить личность водителя и собственника транспортного средства, в том числе выяснить, находится ли в розыске сам водитель и (или) транспортное средство.

5. При проверке документов, маркировочных обозначений транспортного средства, государственных регистрационных знаков осуществляется их визуальное исследование.

В этом случае при необходимости могут применяться технические средства выявления признаков подделки, возможно обращение к розыскным, оперативно-справочным учетам и специализированным федеральным учетам органов внутренних дел (п. 112 Административного регламента).

При установлении личности участника дорожного движения выясняются данные, необходимые для возбуждения дела об административном правонарушении, для проверки по централизованным оперативно-справочным и розыскным учетам органов внутренних дел (п. 119 Административного регламента).

6. Отстранить от управления транспортным средством Потеряшкина И.Н. в соответствии с пп. 223–226 Административного регламента:

Основанием для отстранения от управления транспортным средством является выявление административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ (управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство). Если регистрационные документы на транспортное средство были, а не было лишь документов на право управления им, то оснований для отстранения нет.

Отстранение лица от управления транспортным средством по основаниям, предусмотренным КоАП РФ, осуществляется сотрудником непосредственно после выявления соответствующих оснований в присутствии двух понятых либо с применением видеозаписи путем запрещения управления этим транспортным средством данным водителем до устранения причины отстранения. Об отстранении от управления транспортным средством в соответствии с положениями ст. 27.12 КоАП РФ составляется про-

токол, в котором указываются дата, время, место, основания отстранения от управления, должность, специальное звание, фамилия и инициалы сотрудника, составившего протокол, сведения о транспортном средстве и о лице, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Протокол об отстранении от управления транспортным средством подписывается сотрудником, его составившим, и лицом, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. В случае отказа лица от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Копия протокола вручается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

7. Составить постановления по делу об административном правонарушении по чч. 1 и 2 ст. 12.3, ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ. В случае (ч. 2 ст. 28.6 КоАП РФ) если лицо, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание, составляется протокол об административном правонарушении. Основаниями вынесения постановления по делу об административном правонарушении являются:

назначение сотрудником на месте совершения административного правонарушения административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа;

рассмотрение сотрудником находящегося в его компетенции возбужденного дела об административном правонарушении, при условии соблюдения предусмотренных ст. 25.1 КоАП РФ прав лица, привлекаемого к административной ответственности.

Если лицо на месте совершения административного правонарушения после возбуждения дела об административном правонарушении, в том числе с момента вынесения в отношении его постановления по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа, оспаривает наличие события административного правонарушения или назначенное ему административное наказание, отказываясь от соответствующей подписи в постановлении, составляется протокол об административном правонарушении (абз. 3 п. 109 Административного регламента).

Лицам, участвующим в рассмотрении дела об административном правонарушении, разъясняются их права и обязанности. Сотрудником в пределах его компетенции рассматриваются заявленные ходатайства, исследуются все имеющиеся доказательства.

По результатам рассмотрения дела об административном правонарушении может быть вынесено постановлением назначении администра-

тивного наказания либо постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении.

Постановление о назначении административного наказания выносится в случае предупреждения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, или наложения на него административного штрафа, при этом учитывается характер совершенного административного правонарушения, личность виновного, его имущественное положение, обстоятельства, смягчающие административную ответственность, и обстоятельства, отягчающие административную ответственность, а в случае предупреждения – также условия, установленные в ч. 2 ст. 3.4 КоАП РФ.

8. Принять решение о задержании транспортного средства (пп. 224–257 Административного регламента).

Основанием для задержания транспортного средства является выявление административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ (управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство). В случае если транспортное средство, в отношении которого принято решение о задержании, будет создавать препятствия для движения других транспортных средств или пешеходов, оно до начала задержания может быть перемещено путем управления транспортным средством его водителем либо соответствующим должностным лицом, уполномоченным составлять протокол об административном правонарушении, в ближайшее место, где данное транспортное средство таких препятствий создавать не будет. Водителю или собственнику задержанного транспортного средства сообщается о месте хранения задержанного транспортного средства и порядке его возврата при вручении копии протокола о задержании транспортного средства либо при ином обращении.

*Необходимо составить документы:*

1. Протокол об отстранении от управления транспортным средством.
2. Постановление по делу об административном правонарушении.
3. Протокол о задержании транспортного средства.

### **§ 3. Распорядительно-регулирующие действия при несении дорожно-патрульной службы**

В соответствии с п. 19 ч. 1 ст. 12 ФЗ от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции» на полицию возложены обязанности по регулированию дорожного движения.

Общими положениями Правил дорожного движения РФ определяется, что регулировщик, это лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное

регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку.

К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

К регулировщикам также относятся уполномоченные лица из числа работников подразделений транспортной безопасности, исполняющие обязанности по досмотру, дополнительному досмотру, повторному досмотру, наблюдению и (или) собеседованию в целях обеспечения транспортной безопасности, в отношении регулирования дорожного движения на участках автомобильных дорог, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры».

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 «О федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения» государственный надзор за безопасностью дорожного движения возложен на специальный аппарат МВД России – Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИБДД).

Правовую основу деятельности ГИБДД МВД России по распорядительно-регулирующим действиям составляют Конституция Российской Федерации, федеральные законы: от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «Об утверждении Правил дорожного движения», Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», а также приказ МВД России от 3 декабря 2020 г. № 840дсп «Об утверждении наставления об организации деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России».

Госавтоинспекция (ГИБДД) – орган государственного надзора соблюдения участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. В процессе исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного

надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения организуется движение транспорта и пешеходов посредством распорядительно-регулирующих действий.

Регулирование дорожного движения является одной из основных функций ДПС Госавтоинспекции, осуществляется сигналами регулировщика с жезлом, без него, посредством расположения патрульного автомобиля в местах наилучшей видимости для всех участников дорожного движения.

Распорядительно-регулирующие действия осуществляются для обеспечения безопасности дорожного движения на аварийно опасных участках дорог, в местах с высокой интенсивностью движения, в зонах стоянок автотранспорта, а также в целях обеспечения безопасности дорожного движения в случае ДТП. Административным регламентом, утвержденным приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 в приложении № 2 определены основные положения инспектора с жезлом, основные положения сотрудника без жезла, порядок выполнения сотрудником движений (сигналов) с жезлом, порядок выполнения сотрудником (сигналов) движений при регулировании без жезла, дополнительные жесты левой рукой. В соответствии с пунктом 7.10 Административного регламента определяется обязанность осуществления государственного надзора за соблюдением требований нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения, регулировать дорожное движение, оформлять документы о ДТП.

П. 79 Регламента определяет, что при надзоре за дорожным движением сотрудником может осуществляться регулирование дорожного движения в случаях:

- реализации принятого самостоятельно или полученного решения о временном ограничении или запрещении дорожного движения, изменении его организации на отдельных участках;
- неисправности технических средств организации дорожного движения;
- необходимости предупреждения ДТП, нарушения участниками дорожного движения правил дорожного движения, предотвращения, ликвидации заторовых ситуаций, оказания помощи участнику дорожного движения, объезда возникшего препятствия, места ДТП, проведения аварийно-спасательных работ и других случаях осложнения дорожной обстановки.

Регулирование дорожного движения может осуществляться посредством применения распорядительно-регулирующих действий с использованием:

- жестов (рукой, с жезлом либо диском с красным сигналом или световозвращателем) в соответствии с приложением № 2 к Административному регламенту, при необходимости в сочетании со свистком;
- ручного управления светофорным объектом;
- установки временных дорожных знаков и указателей;

- ограждения участка дороги техническими средствами организации дорожного движения (конусами, сигнальной лентой и другими);
- размещения на проезжей части патрульного автомобиля с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами;
- громкоговорящего устройства.

Переключение светофорного объекта в режим ручного управления осуществляется сотрудником с разрешения дежурного. В случае необходимости пресечения в ходе осуществления распорядительно-регулирующих действий административного правонарушения его оформление производится после их окончания или другим нарядом сотрудников, вызываемым через дежурного. Об окончании распорядительно-регулирующих действий докладывается дежурному.

В правах и обязанности лиц, в отношении которых осуществляется федеральный государственный надзор в п. 11 указывается, что они обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил дорожного движения, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах, предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

В п. 69 Регламента указывается, что при выявлении затруднений в движении, предзаторовых, заторовых ситуаций, иных помех движению транспортных средств и пешеходов обеспечивается выполнение по указанию или разрешению дежурного регулирования дорожного движения в соответствии с п. 80 Административного регламента с целью перераспределения транспортных потоков, направления транспортных средств в объезд.

Следует помнить, что в соответствии с п. 88 Регламента, не допускается останавливать транспортные средства на участках дорог, где их остановка запрещена правилами дорожного движения, за исключением случаев, когда такая остановка связана с необходимостью пресечения преступления, административного правонарушения, осуществления распорядительно-регулирующих действий, предотвращения реальной угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу участников дорожного движения, а также случаев обозначения места остановки патрульным автомобилем с включенными специальными световыми сигналами, другими средствами регулирования и организации дорожного движения.

1. Определяются следующие основные положения сотрудника без жезла:

1.1. Основная стойка – стоять прямо, без напряжения, пятки вместе, носки развернуты по линии фронта на ширину ступни, ноги выпрямлены в коленях, но не напряжены, грудь приподнята, плечи развернуты (без лишнего напряжения); руки свободно внизу; голову держать прямо; смотреть перед собой (фото 1).



Фото 1. Основная стойка.

1.2. Сигнал «Внимание!» Стойка: правая рука свободно поднята вверх; кисть повернута ладонью вперед, пальцы прижаты друг к другу (фото 2).



Фото 2. Сигнал «Внимание».

1.3. Сигнал «Левый поворот». Стойка: правая рука вытянута вперед ладонью влево (фото 3).



Фото 3. Сигнал «Левый поворот».

1.4. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо». Определяются следующие виды выполнения этого сигнала:

1.4.1. Основная стойка (фото 4.1).



Фото 4.1. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

Вариант – стойка: правая рука согнута перед грудью, запястье у средней линии корпуса, ладонь повернута внутрь (фото 4.2).



Фото 4.2. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

Вариант – стойка: правая рука согнута перед грудью, запястье у средней линии корпуса, ладонь повернута внутрь.

1.4.2. Вариант – стойка: руки в стороны, ладони повернуты вперед (фото 4.3).



Фото 4.3. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

Вариант – стойка: руки в стороны, ладони повернуты вперед.

Определяются следующие основные положения сотрудника с жезлом:

1.5. Основная стойка – стоять прямо, без напряжения, пятки вместе, носки развернуты по линии фронта на ширину ступни, ноги выпрямлены в коленях, но не напряжены, грудь приподнята, плечи развернуты (без лишнего напряжения); руки свободно внизу (правая с жезлом); голову держать прямо; смотреть перед собой (фото 5).



Фото 5. Основная стойка.

1.6. Сигнал «Внимание!». Стойка: правая рука свободно поднята вверх перед собой, жезл сверху. В этом положении руку необходимо согнуть в локтевом суставе так, чтобы локоть был на уровне лба, кисть, сжатая в кулак, повернута пальцами внутрь (указательный и большой пальцы вытянуты вдоль жезла) и удерживает жезл, поднятый вертикально (фото 6).



Фото 6. Сигнал «Внимание».

1.7. Сигнал «Левый поворот». Стойка: правая рука вытянута вперед, жезл впереди и является как бы продолжением руки, кисть повернута вниз (фото 7).



Фото 7. Сигнал «Левый поворот».

1.8. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

1.8.1. Вариант – основная стойка (фото 8.1).



Фото 8.1. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

1.8.2. Вариант – стойка: правая рука согнута перед грудью, жезл влево. В этом положении рука согнута в локтевом суставе так, что запястье руки, удерживающей жезл, находится у средней линии туловища; локоть поднят на высоту плеча, кисть повернута вниз (фото 8.2).



Фото 8.2. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

Вариант – стойка: правая рука согнута перед грудью, жезл влево.

1.8.3. Вариант – стойка: руки в стороны, большой и указательный пальцы правой руки вытянуты вдоль жезла, кисть повернута вниз (фото 8.3).



Фото 8.3. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

Вариант – стойка: руки в стороны, большой и указательный пальцы правой руки вытянуты вдоль жезла, кисть повернута вниз.

2. Определяется следующий порядок выполнения сотрудником (сигналов) движений при регулировании без жезла.

2.1. Сигнал «Внимание!»

(Сигналы «Левый поворот» или «Разрешено движение транспорта в прямом направлении с поворотом направо»).

Исходное положение – основная стойка. Поднять правую руку перед собой, кисть повернута ладонью вперед.



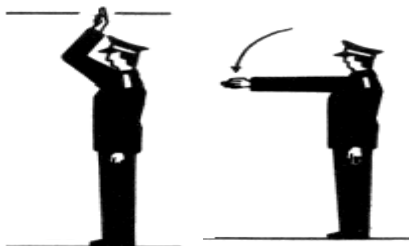
Рис. 5. Сигнал «внимание».

2.2. Сигнал «Левый поворот». Из исходного положения – основная стойка, поднять правую руку вперед на уровень плеча, ладонью влево.



Рис. 6. Сигнал «левый поворот».

Из исходного положения – правая рука поднята вверх перед собой (сигнал «Внимание!»). Опустить руку вперед до уровня плеча, кисть повернута ладонью влево.



2.3. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо». Выполняется из двух исходных положений:

Из исходного положения – основная стойка, правую руку в сторону на уровень плеча ладонью вперед. Затем согнуть руку перед грудью, кисть повернуть ладонью внутрь, запястье у средней линии корпуса.



Рис. 7. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо».

Из исходного положения правая рука свободно поднята вверх (сигнал «Внимание!»). Согнуть правую руку перед грудью, ладонью внутрь, запястье у средней линии корпуса.

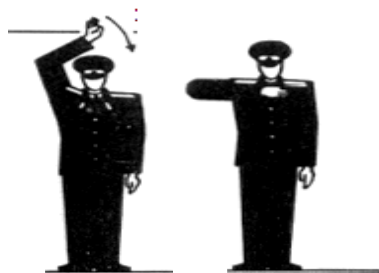


Рис. 8. Сигнал «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо и с последующим переходом направо».

Второй вариант выполнения сигнала «Разрешено движение транспорта в прямом направлении и с поворотом направо» выполняется из исходных положений – основная стойка или правая рука согнута перед собой – сигнал «Внимание!».

Вытянуть руки в стороны ладонями вперед, затем согнуть правую руку перед грудью ладонью внутрь, запястье у средней линии корпуса, после чего выпрямить правую руку в сторону.



Рис. 9. Повторение сигнала:  
 - правую руку в сторону ладонью наружу,  
 - согнуть правую руку перед грудью ладонью внутрь.



Рис. 10. Дополнительные жесты левой рукой (выполняются как с жезлом, так и без него).

3.4. Остановка транспорта, идущего слева. Исходное положение – основная стойка. Согнуть левую руку к плечу; кисть поднята, ладонь наружу. Затем выпрямить руку в сторону; кисть поднята, ладонь наружу.



Рис. 11. Жест «Остановка транспортного средства».

2.4. Остановка транспорта, идущего на правый поворот. Исходное положение – стойка: правая рука вытянута вперед (сигнал «Левый поворот»).



Рис. 12. Сигнал «Левый поворот».

Согнуть левую руку к плечу, кисть поднята, ладонь наружу.



Рис. 13. Сигнал «левый поворот» рука согнута в локте.

Левую руку выпрямить вперед, кисть поднята, ладонь наружу.



Рис. 14. Жест «Разрешен проезд транспорта с левой стороны за спиной регулировщика».

Исходное положение – стойка: правая рука вытянута вперед (сигнал «Левый поворот»). Левую руку в сторону ладонью вверх (рис. 15), а затем махом согнуть руку к плечу.



Рис. 15. Жест, ускоряющий движение транспорта, осуществляющего левый поворот.

Исходное положение – стойка: правая рука вытянута вперед (сигнал «Левый поворот»).



Рис. 16. Жест «Поднять левую руку в сторону до уровня плеча, ладонь повернута вверх».



Рис. 17. Жест «Мах левой рукой вниз и вперед к правой руке и обратно».

Надзор за дорожным движением предполагает множество аспектов, которые создают угрозу жизни и здоровью сотрудников полиции. В первую очередь, нельзя не упомянуть о том, что движение на дороге – динамичный и постоянно подверженный изменениям процесс. Этот фактор обязывает сотрудников ни на секунду не отвлекаться от контроля обстановки, поскольку за считанные мгновения может приблизиться транспортное средство или изменить траекторию движения, направленную на инспектора ДПС или патрульный автомобиль. Всё это требует принятия оперативных мер реагирования.

Ещё одним условием является то, что сотрудники подразделений, обеспечивающих безопасность дорожного движения, подвержены воздействиям атмосферы, наряду с участниками дорожного движения и, собственно, непосредственно дорогой. Выпадение осадков, изменение температур оказывает влияние на дорожное движение путём изменения дорожных условий. Поэтому при надзоре за дорожным движением и выполнении соответствующих административных процедур следует уделять внимание и этому аспекту.

Согласно п. 11 Положения о ГИБДД МВД России, реализация полномочий сотрудников подразделения в целях выполнения указанной ранее обязанности происходит посредством контроля за соблюдением требований безопасности при строительстве и эксплуатации дорог и иных объектов автодорожной инфраструктуры; за техническим состоянием транспортных средств и за перевозками отдельных видов грузов<sup>1</sup>.

Кроме того, приоритетным направлением деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы является надзор за соблюдением участниками дорожного движения норм и правил в области дорожного движения в процессе передвижения их по дорогам, перемещения на транспортных средствах и перевозки грузов. Иными словами, эффективное выполнение возложенных на ГИБДД обязанностей и реализация предписанных нормативными правовыми актами требований возможны только при непосредственном наблюдении за водителями, пешеходами и пассажирами, а также за состоянием элементов дорожной инфраструктуры и автомобильного транспорта, что предполагает регулярное нахождение в пределах дороги.

Вне зависимости от форм несения ДПС важно уделять особое внимание правилам личной безопасности сотрудников полиции, что позволит повысить качество службы и максимально снизить риск получения увечий и гибели инспекторов ДПС ГИБДД при выполнении служебных обязанностей. Актуальность подтверждается и перечисленными выше факторами, специфичными для автомобильных дорог.

Деятельность ГИБДД в данном аспекте регламентирована ведомственными актами и методическими рекомендациями, однако, по нашему мнению, основы безопасности сотрудников, выполняющих функции в пределах дорог на транспортном средстве и в пешем порядке, содержатся в Правилах дорожного движения. На наш взгляд, личная безопасность в первую очередь основывается на общих положениях, распространяющихся на всех участников дорожного движения.

---

<sup>1</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711: вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Несение службы на патрульном автомобиле осуществляется посредством движения в транспортном потоке в целях предупреждения и пресечения нарушений правил обгона, маневрирования и расположения транспортных средств на проезжей части. Также возможно движение впереди с разрешённой или оптимальной в конкретной ситуации скоростью.

Наиболее распространённая форма контроля за соблюдением участниками дорожного движения норм и правил – на патрульном транспортном средстве в стационарном положении.

Особенностью является то, что отсутствуют специально оборудованные места для расположения автомобиля (мотоцикла) ДПС, которые позволяют максимально обеспечивать безопасность инспекторов и участников дорожного движения.

Наряд ДПС занимает определённое место в пределах маршрута патрулирования на участках дороги, не предназначенных для выполнения сотрудниками административных процедур (иных действий).

При выборе участка в пределах дороги, на котором сотрудникам ДПС ГИБДД предстоит нести службу, необходимо руководствоваться погодными условиями, видимостью, особенностями организации дорожного движения. Для продолжительного несения службы в стационарном положении следует исключать места, где остановка и стоянка транспортных средств запрещена. Кроме того, важно обеспечить видимость патрульного автомобиля другими участниками дорожного движения на расстоянии, достаточном для принятия мер по снижению скорости.

В общих случаях в тёмное время суток необходимо нести службу на участках, где имеется искусственное освещение; на транспортном средстве необходимо включить проблесковые маячки, установленные на крыше. При этом не рекомендуется включение стробоскопов и фар-вспышек, поскольку такие световые сигналы могут ослеплять водителей проезжающих транспортных средств и не обеспечивают видимость со всех сторон.

Оптимальным местом расположения патрульного транспортного средства на дороге являются стояночные площадки за пределами обочины, а также остановочные карманы.

В связи с тем, что одним из направлений деятельности в рамках реализации государственной функции является выполнение неотложных действий на месте ДТП, рассмотрим конкретные особенности правил личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД.

Важно отметить, что складывающаяся обстановка зачастую предполагает возникновение необходимости нахождения на проезжей части для оказания помощи пострадавшим, проведения измерений и т.д. Кроме того, не всегда представляется возможность своевременно освободить дорогу от трупов, повреждённого транспорта, его частей; требуется принятие мер по сохранению обстановки на месте ДТП до прибытия следственно-оперативной группы.

Это в несколько раз повышает риск вторичного ДТП, когда водители проезжающих транспортных средств своевременно не замечают препятствие и допускают наезд, несмотря на принимаемые сотрудниками полиции меры по оцеплению участка дороги.

Полагаем, что при нахождении на проезжей части на дорогах, например, для оформления ДТП, необходимо принимать повышенные меры безопасности. В первую очередь они должны быть направлены на своевременное оповещение водителей проезжающих транспортных средств о наличии препятствия на дороге в целях снижения скорости и изменения направления движения. Для этого по общему правилу выставляются знаки аварийной остановки, на патрульном транспортном средстве включаются проблесковые маячки. Однако в ясную погоду такие меры могут быть не замечены.

Патрульный автомобиль следует располагать с краю проезжей части по ходу движения транспорта, перед иными объектами и предметами, имеющими отношение к происшествию. При этом обязательно включение специальных световых сигналов. Передние колёса автомобиля ДПС нужно повернуть в правую сторону, чтобы в случае наезда на него не допустить съезда на полосу движения и на находящиеся впереди предметы.

Для эффективной реализации полномочий сотрудников ДПС ГИБДД, предусмотрена, в частности, остановка транспортного средства.

На наш взгляд, данная административная процедура является одной из основополагающих, поскольку иные действия в отношении водителя (проверка документов, составление материала об административном правонарушении) возможны только после прекращения движения транспортного средства.

Действия инспектора по остановке и проведению последующих мероприятий имеют сложный характер, требующий комплексного подхода. Актуальна психологическая составляющая, достаточное знание нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения и определяющих правовой статус сотрудника ГИБДД, соблюдение мер личной безопасности, владение в совершенстве тактическими приёмами, навыками самообороны, применения специальных средств, огнестрельного оружия, а также правилами взаимной страховки.

При остановке транспортного средства, в первую очередь необходимо выбрать место на участке дороги, отвечающее требованиям безопасности (наличие искусственного освещения, площадки, хорошая обзорность). В рамках предыдущего параграфа были рассмотрены основные аспекты данного вопроса. Остановка транспортного средства должна осуществляться таким образом, чтобы не ставить под угрозу жизнь и здоровье водителя и пассажиров.

Сигнал об остановке подаётся при помощи жезла, громкоговорящего устройства или жестом руки. В темное время суток либо в условиях огра-

ниченной видимости подача сигнала должна осуществляться с использованием специальных световых сигналов и светящегося жезла. Затем следует указать место, которое водителю следует занять, прекратив движение. При этом действия должны выполняться в соответствии с ПДД в местах, где остановка и стоянка разрешена.

Вместе с тем необходимо исключить возможность создания помех в движении другим водителям, пешеходам, а также в работе организаций и предприятий.

Однако в случаях, не терпящих отлагательства, допускается остановка транспортного средства с отступлением от положений ПДД (необходимость немедленного прекращения движения в связи с совершением грубого нарушения, наличия неисправности, создающей опасность и т.д.).

Водителям для остановки должно быть указано место перед патрульным автомобилем. В обоснование позиции приведём следующие аргументы: 1) остановленный автомобиль, в особенности – крупногабаритный, не будет ограничивать видимость специальных световых сигналов на патрульном автомобиле водителями, движущимися в попутном направлении; 2) сотрудник, находящийся в салоне, может наблюдать за поведением лиц и незамедлительно принять меры в зависимости от складывающейся обстановки; 3) в тёмное время суток возможно освещение задней части остановленного автомобиля дальним светом в целях определения количества пассажиров в салоне и их действий.

Остановленное транспортное средство должно располагаться правее проекции патрульного автомобиля, чтобы минимизировать риск наезда проезжающего транспорта на инспектора и транспортное средство). Как уже говорилось ранее, важно обращать внимание на пассажиров, находящихся в салоне транспортного средства. Это существенно затрудняется затемнёнными стёклами, однако напрямую влияет на обеспечение личной безопасности инспекторов ДПС. Поэтому сотрудник должен потребовать опустить стёкла для визуального осмотра салона автомобиля. Логическим продолжением остановки транспортного средства является выполнение других административных процедур, к числу которых можно отнести проверку документов, номерных обозначений на агрегатах и технического состояния.

Ещё одним аспектом, требующим рассмотрения и руководства правилами в целях обеспечения личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД, является подход к остановленному транспортному средству и нахождение у него при проверке документов, а также при осуществлении иных действий. Обращение к водителю транспортного средства по общему правилу должно осуществляться со стороны места нахождения водителя. Однако наиболее безопасен подход с правой стороны автомобиля и нахождение за передней правой стойкой кузова, что не противоречит правилам, закреплённым Административным регламентом ДПС, допускающим воз-

возможность обращения к водителю с противоположенной стороны при наличии объективных обстоятельств.

Это позволяет контролировать действия водителя и пассажиров, исключает возможность нанесения удара инспектору дверью, а также является препятствием на проекции между сотрудником ДПС и лицами, находящимися в автомобиле. Затрудняется их воздействие при помощи холодного и огнестрельного оружия, поскольку требуется большее количество движений и время, что даёт инспектору возможность среагировать и принять меры. Однако подход с правой стороны не всегда возможен в виду, например, наличия валов снега, грязи на обочине и т.п. Подход со стороны водителя (с левой стороны транспортного средства) следует осуществлять с соблюдением мер предосторожности, убедившись в отсутствии транспорта на полосе движения попутного направления. При нахождении у остановленного автомобиля необходимо контролировать поток движущегося транспорта. Если возникает необходимость выхода водителя и пассажиров из транспортного средства, необходимо незамедлительно переместиться на обочину. Передачу документов инспектору следует осуществлять таким образом, чтобы рука инспектора не находилась в салоне автомобиля, чтобы исключить возможность получения травм от действия водителя. Категорически запрещается наклоняться внутрь через боковой оконный проём автомобиля. Сотрудник, находящийся на водительском месте патрульного автомобиля, выполняет роль страхующего напарника и при общении напарников с гражданами находится в салоне автомобиля и концентрируется на действиях лиц, поэтому, в отличие от инспекторов, осуществляющих проверку документов, может незамедлительно принять меры по отражению нападения и сообщить в подразделение ГИБДД о факте противоправного посягательства, а также приметы преступников и их транспортного средства. Существенную угрозу жизни и здоровью сотрудника с позиции обеспечения личной безопасности представляет досмотр транспортного средства, который проводится при наличии оснований перевозки в нём предметов, имеющих отношение к преступлению, ставших орудиями совершения преступления или административного правонарушения. Кроме того, с досмотром тесно связано понятие осмотра транспортного средства, который проводится в целях визуального определения технического состояния транспортного средства, выявления неисправностей, определения соответствия номерных обозначений узлов и агрегатов транспортного средства документам и т.п. Досмотр транспортного средства и проверка агрегатов автомобиля должны осуществляться при участии не менее двух сотрудников ДПС ГИБДД. При этом всем необходимо выйти из салона автомобиля и находиться на расстоянии, исключающим возможность прямого воздействия на инспекторов.

Один из сотрудников осуществляет досмотровые мероприятия, второй – наблюдает за поведением лиц. При проверке подкапотного про-

странства сотрудником ДПС ГИБДД водителю также необходимо находиться на достаточном расстоянии под контролем второго инспектора.

В завершение второго вопроса отметим, что осуществление надзора за дорожным движением предполагает выполнение ряда административных процедур, предполагающих непосредственное взаимодействие с участниками дорожного движения. В связи с этим, важно соблюдение множества правил, к числу которых относятся правила межличностного общения, тактические приёмы расположения относительно других людей и методика действий при складывающихся ситуациях, в том числе – нестандартных. Зачастую надзор за дорожным движением сотрудниками ГИБДД сводится к общению с водителями, которое происходит после остановки транспортного средства, т.е. его кратковременного прекращения движения, связанного с выходом из общего транспортного потока. Сотруднику ДПС важно обеспечить свою безопасность и безопасность участников дорожного движения. Поэтому сигнал об остановке подаётся заблаговременно. Водителю указывается место для остановки. Как правило – целесообразно перед патрульным автомобилем, что наиболее полно отвечает положениям Административного регламента ДПС. Это позволяет находиться в пределах зон охвата камерами видеонаблюдения и фиксации, установленными в салоне патрульного автомобиля и не окажет маскирующего воздействия патрульного автомобиля: он будет отчётливо виден водителями проезжающего транспорта. Место для остановки следует выбирать в соответствии с положениями ПДД, регламентирующими правила остановки и стоянки, однако в крайних случаях допускается отступление от этих требований. После остановки сотрудник обязан незамедлительно подойти к водителю, при общении с ним быть повернутым лицом к потоку транспорта, в то же время располагаться таким образом, чтобы исключить нанесения удара дверью и контролировать действия водителя и пассажиров в транспортном средстве. Нельзя поворачиваться к участнику дорожного движения спиной и стороной с оружием. Этих же правил следует придерживаться и при досмотре и осмотре транспортного средства. Важное значение имеет взаимная страховка. По правилам которой, один сотрудник должен вести общение с участниками дорожного движения, проверку документов и т.п., а другой – контролировать их поведение, имея готовность к применению физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия в целях отражения нападения.

#### **§ 4. Государственный контроль за автомобильными перевозками и обеспечение безопасности движения автомобилям специального назначения и транспортным колоннам**

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте при выполнении им услуг в перевозке людей, грузов многогранны и затрагивают широкий круг субъектов, непосредственно принимающих участие в организации автомобильных перевозок. В материале по данной теме будут рассмотрены отдельные аспекты, касающиеся подразделений Госавтоинспекции в рамках обеспечения ими безопасности движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Одной из основных задач экономического и социального развития Российской Федерации на современном этапе является создание принципиально новых методов государственного управления и регулирования, способствующих формированию и развитию рыночных механизмов. Цивилизованный рынок не может функционировать, если в его системе отсутствуют единые нормы, правила, законы. Особую важность эта проблема приобретает на автомобильном транспорте, который является источником повышенной опасности для граждан и реальной угрозой для окружающей среды.

Ст. 1079 Гражданского кодекса РФ предусматривает, что использование автотранспортных средств является деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Отсюда вытекает одно из самых важных требований при осуществлении перевозок пассажиров и грузов – требование обеспечения безопасности дорожного движения организациями и индивидуальными предпринимателями.

Важнейшей целью государственного воздействия на хозяйствующие субъекты по соблюдению требований безопасности эксплуатации принадлежащих им автотранспортных средств является лицензирование и сертификация деятельности на транспорте.

Лицензирование является одним из методов государственного регулирования, и представляет собой эффективную меру властей по упорядочению предпринимательства, для устранения недобросовестной конкуренции и монополизма. В то же время лицензирование не предполагает вмешательства в непосредственные дела предприятия, индивидуального предпринимателя.

На территории РФ лицензирование соответствующих видов деятельности регламентируется Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», который регулирует отношения, возникающие между участниками лицензирования.

П. 24 ч. 1 ст. 12 указанного закона отнес деятельность, связанную с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юриди-

ческого лица или индивидуального предпринимателя) подпадающая под обязательное лицензирование.

Лицензирование данной деятельности преследует такие цели, как:

- государственное регулирование перевозочной деятельности;
- обеспечение нормативного функционирования рынка транспортных услуг;
- защита интересов потребителей этих услуг;
- реализация требований антимонопольного законодательства;
- реализация требований безопасности дорожного движения;
- соблюдение экологических норм.

Лицензирующим органом в сфере транспортных перевозок на территории Российской Федерации является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор), входящая в состав Министерства транспорта РФ.

В своей деятельности Ространснадзор руководствуется Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» и постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2004 г. № 184, утвердившим «Вопросы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта».

В структуре Федеральной службы по надзору в сфере транспорта образованы управления, осуществляющие надзорные и разрешительные функции в деятельности соответствующего вида транспорта (авиационного, морского и внутреннего речного, железнодорожного, автомобильного).

В сфере деятельности автомобильного транспорта и дорожного хозяйства создано Управление государственного автомобильного и дорожного надзора, которое является структурным подразделением центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Территориальные управления Госавтодорнадзора на региональном уровне в своей деятельности руководствуются федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, актами Министерства транспорта Российской Федерации и Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, а также разработанным и утвержденным Службой Положением об Управлении Госавтодорнадзора соответствующего субъекта.

Как уже было отмечено выше, территориальные Управления Госавтодорнадзора субъекта федерации наделены полномочиями по выдаче лицензий на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом с числом посадочных мест более 8 человек.

Лицензирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом регулируется: Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензи-

ровании отдельных видов деятельности»; постановление Правительства РФ от 27 февраля 2019 г. № 195 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» (вместе с Положением о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами); приказом Минтранса России от 29 апреля 2013 г. № 144 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»).

Перевозки более восьми посадочных мест не допускаются без лицензии. В случае намерения перевозки возникает необходимость получить лицензию до начала их осуществления (Федеральный закон от 30 октября 2018 г. № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами»).

Деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. В целях настоящего Федерального закона лицензирование не осуществляется в отношении перевозок, выполняемых автобусами пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, федерального органа исполнительной власти в области государственной охраны, Вооруженных Сил Российской Федерации, войск национальной гвардии Российской Федерации, следственных органов Следственного комитета Российской Федерации, а также в отношении перевозок, выполняемых автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования.

Осуществление перевозок пассажиров и багажа автотранспортом по заказам требует предварительной подачи уведомления в уполномоченный государственный орган (п. 6 ч. 2 ст. 8 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»). Таким уполномоченным органом является Ространснадзор (п. 5 Правил представления уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности и учета указанных уведомлений).

Получить лицензию на осуществление перевозок пассажиров автотранспортом могут организации и индивидуальные предприниматели, которые в соответствии с пп. 1 и 4 Положения намереваются осуществлять перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек; соответствуют при этом установленным лицензионным требованиям.

Лицензирование перевозок пассажиров как уже отмечено выше осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и ее территориальные органы (п. 2 Положения, п. 10 Регламента). Непосредственно данную функцию выполняют территориальные органы Ространснадзора – управления Госавтодорнадзора по субъекту РФ. Их перечень и контактная информация приведены в Приложении № 1 к Регламенту, а также на сайте Ространснадзора ([www.rostransnadzor.ru](http://www.rostransnadzor.ru)). Согласно п. 20 Регламента за получением лицензии соискателю следует обращаться в управление Госавтодорнадзора в субъекте РФ по месту государственной регистрации. Для юридических лиц это место нахождения, для индивидуальных предпринимателей – место жительства (чч. 2 и 3 ст. 8 Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей»).

Выданная лицензия на осуществление пассажирских автоперевозок действует бессрочно (ч. 4 ст. 9 Закона о лицензировании).

Федеральное законодательство помимо регулирования порядка осуществления внутрироссийских перевозок пассажиров устанавливает правовой механизм оказания услуг и на международном рынке перевозки автомобильным транспортом.

Допуск российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляется в соответствии с федеральным законом «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

На основе федерального закона Правительство РФ своим постановлением утвердило Положение<sup>1</sup>, целью которого является проведение единой государственной внешней политики в сфере осуществления международных автомобильных перевозок, защиты экономических интересов России, создания условий для эффективной интеграции российских перевозчиков в мировой рынок транспортных услуг. Кроме того, Положение определяет основания и порядок выдачи российским перевозчикам специального разрешения на осуществление международных автомобильных перевозок.

В свою очередь Министерство транспорта России разработало, и утвердило Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по допуску

---

<sup>1</sup> Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 16 октября 2001 г. № 730. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок<sup>1</sup>.

К международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров.

Формы удостоверения допуска и карточки допуска утверждены приказом Минтранса России от 16 июня 2014 г. № 158.

Удостоверение и (или) карточки допуска выдаются при личном обращении заявителя в территориальный орган Ространснадзора по месту его регистрации, а при подаче заявления в электронной форме с использованием Единого портала госуслуг ([www.gosuslugi.ru](http://www.gosuslugi.ru)) – также с представлением копий документов, направленных в электронном виде.

Карточка допуска должна быть в наличии у водителя транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки.

С 1 сентября 2011 г. вступили в силу положения ст. 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Закон устанавливает, что деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории субъекта России должно осуществляться только при условии получения юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем соответствующего разрешения.

Такое разрешение выдается на 5 лет на каждое транспортное средство и действует на территории субъекта России. Выдача соответствующих разрешений на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, на территории субъекта действующим законодательством возлагается на органы исполнителей власти. В частности, на территории Орловской области выдача разрешений и переоформление разрешений осуществляется Департаментом строительства, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства Орловской области. Аналогичный порядок выдачи таких разрешений предусмотрен законодательством других субъектов федерации.

Обязательным требованием для получения разрешения является наличие у юридического лица или индивидуального предпринимателя на праве собственности или на условиях лизинга транспортного средства, а также при условии соответствия требованиям, установленным Федеральным законом и принимаемыми законами субъектов России.

---

<sup>1</sup> Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по допуску российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок [Электронный ресурс]: приказ Минтранса Рос. Федерации от 18 июля 2011 г. № 186. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Кроме того, чтобы начать деятельность в качестве «частного» таксиста гражданину, будет необходимо зарегистрироваться как ИП или зарегистрировать юридическое лицо, или же продать свой автомобиль юридическому лицу или ИП, под маркой которого он будет работать.

Единый формат выдаваемого разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси федеральным законодательством не установлен. Исполнительные органы субъекта федерации в рамках принимаемых правовых актов самостоятельной устанавливают форму бланка разрешения.

Разрешение должно находиться в салоне легкового такси и предъявляться по требованию пассажира, должностного лица уполномоченного органа или сотрудника Госавтоинспекции.

Порядок и правила контроля, определяются Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», а также законом субъекта Российской Федерации. Контроль возлагается на службу ГИБДД.

Подвижной состав автомобильного транспорта используется не только для перевозки пассажиров и багажа, но и для транспортировки грузов с различными весовыми, геометрическими параметрами и физико-химическими свойствами.

Общие требования по перевозки грузов автомобильным транспортом устанавливает разд. 23 Правил дорожного движения, где п. 3 содержит условия перевозки груза: груз не ухудшает обзор водителю; не оказывает негативного влияния на устойчивость транспортного средства; не закрывает светоотражатели, осветительные устройства, опознавательные знаки, не препятствует восприятию сигналов, подаваемых водителю рукой; не создает шумов, не поднимает пыль при транспортировке, не вредит дороге и окружающей среде.

Если же одно из этих условий не соблюдается во время следования, в задачу водителя входит устранить нарушение. Если по какой-либо причине это невозможно, необходимо водителю прекратить движение.

«Крупногабаритный груз» – груз, который с учетом габаритов транспортного средства превышает предельно допустимые габариты транспортных средств согласно приложению № 3 Правил перевозки грузов.

Следующей и немало важной особенностью перевозимого груза это возможность транспортировки при его выступлении за пределы габарита транспортного средства. П. 23.4 Правил допускает такую возможность, но только при обязательном условии его обозначения опознавательным знаком «Крупногабаритный груз». Знак устанавливается, если груз выступает за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 метр или сбоку более чем на 0,4 метра от внешнего края габаритного огня. В темное время суток, при не достаточной видимости, кроме того, уста-

навливается фонарь белого света спереди, красного – сзади, либо световозвращатели соответствующего цвета.

Не всегда перевозимый груз соответствует весовым и габаритным параметрам, на которые рассчитаны транспортные средства, элементы автомобильной дороги и инженерные сооружения. П. 23.5 Правил дорожного движения допускает движение транспортного средства с грузом или без него при габаритах – по ширине 2,55 м (2,6 м – для рефрижераторов и изо-термических кузовов), по высоте 4 м от поверхности проезжей части, по длине (включая один прицеп) 20 метров без каких-либо ограничений. В случае превышения хотя бы одного из перечисленных параметров, либо груз выступает, за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами – движение таких транспортных средств осуществляется по специальным правилам.

Ст. 3 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта<sup>1</sup> отнесла к компетенции Правительства РФ разработку правил перевозки грузов автомобильным транспортом. В 2011 г. Правительством РФ подготовлено постановление, которым утверждены правила перевозки грузов автомобильным транспортом<sup>2</sup>. Данным документом введены понятия и определения «тяжеловесного» и «крупногабаритного» груза.

«Тяжеловесный груз» – груз, масса которого с учетом массы транспортного средства превышает предельно допустимые массы транспортных средств.

Согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки крупногабаритных грузов, осуществляется уполномоченным органом с владельцами автомобильных дорог и органами управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

С Госавтоинспекцией согласование маршрута для движения транспортного средства осуществляющего перевозки тяжеловесных грузов, требуется в случаях: укрепление отдельных участков автомобильных дорог; принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог и пересекающих их сооружений и инженерных коммуникаций в пределах маршрута транспортного средства; изменение организации дорожного движения по маршруту движения транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; введение ограниче-

---

<sup>1</sup> Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ний в отношении движения других транспортных средств по требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

После согласования маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, всеми владельцами автомобильных дорог, входящих в указанный маршрут, уполномоченный орган оформляет специальное разрешение.

Специальное разрешение выдается на одну поездку или на несколько поездок (не более десяти) транспортного средства по определенному маршруту с аналогичным грузом, имеющим одинаковую характеристику (наименование, габариты, масса). Специальное разрешение выдается на срок до трех месяцев.

Специальное разрешение в отношении международных автомобильных перевозок выдается на одну поездку конкретного транспортного средства по определенному маршруту<sup>1</sup>.

Перевозки опасных грузов в городском, пригородном и междугородном сообщениях осуществляются в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, предусматривающими применение требований, содержащихся в приложениях «А» и «В» к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов. Указанные Правила в соответствии с Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта регулируют отношения, возникающие при оказании таких услуг автомобильным транспортом.

В соответствии с ч. 1 ст. 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, допускается только при наличии специального разрешения.

Выдача специального разрешения в соответствии с требованием ч. 6 ст. 31 Федерального закона осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при перевозке опасных грузов, в случае, если маршрут, или часть маршрута проходят по автомобильным дорогам федерального значения, или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации. Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2011 г. № 103 указанные полномочия возложены на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта.

При транспортировке опасного груза по дорогам других категорий специальное разрешение выдается органами исполнительной власти по

---

<sup>1</sup> О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

аналогии с выдачей таких разрешений для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

В частности, ч. 6 ст. 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ установлено, что выдача специального разрешения осуществляется и органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации, а также органами местного самоуправления муниципального района, поселения и органом местного самоуправления городского округа.

Кроме того, в соответствии с ч. 4 ст. 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ маршрут, по которому осуществляется движение транспортного средства с опасным грузом, согласовывается с владельцами автомобильных дорог.

В случае перевозок опасных грузов, осуществляемых для удовлетворения собственных нужд юридических и физических лиц на транспортных средствах, которыми они владеют на законных основаниях, и при которых не возникают договорные отношения специальное разрешение, не требуется.

Кроме того, положения этих Правил в части выдачи органами внутренних дел разрешений на перевозку опасных грузов и согласование маршрутов при их перевозке с подразделениями Госавтоинспекции не применяются на основании Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

Подразделениями дорожно-патрульной службы обеспечиваются сопровождение автотранспортных средств, принадлежащие различным владельцам, при этом особо следует выделить сопровождение автомобилей специального назначения.

К автомобилям специального назначения относятся автотранспортные средства, в которых следуют должностные лица, являющиеся объектами государственной охраны, а также главы иностранных государств и правительств и иные лица иностранных государств во время пребывания на территории Российской Федерации.

К объектам государственной охраны относятся Президент Российской Федерации, лица, замещающие государственные должности Российской Федерации, федеральные государственные служащие и иные лица, подлежащие государственной охране в соответствии с Федеральным законом от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ.

Государственная охрана Президенту Российской Федерации предоставляется со дня официального опубликования общих результатов выборов в полном объеме, и Президент Российской Федерации в течение срока своих полномочий не вправе отказаться от государственной охраны.

Ст. 8 Федерального закона «О государственной охране» установлен перечень должностных лиц, передвижение которых на служебных автомобилях обеспечивается в обязательном порядке посредством сопровождения с участием патрульных автомобилей дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, автомобилей служб ФСО и ФСБ России.

Государственная охрана предоставляется следующим лицам, замещающим государственные должности Российской Федерации: Председателю Правительства Российской Федерации; Председателю Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации; Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации; Председателю Конституционного Суда Российской Федерации; Председателю Верховного Суда Российской Федерации; Председателю Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации; Генеральному прокурору Российской Федерации; Председателю Следственного комитета Российской Федерации.

Указанным лицам государственная охрана предоставляется в течение срока их полномочий.

При необходимости по решению Президента Российской Федерации государственная охрана может быть предоставлена иным лицам, замещающим государственные должности Российской Федерации.

Для реализации мероприятий по обеспечению беспрепятственного и безопасного проезда автомобилей специального назначения с выше перечисленными должностными лицами, являющиеся объектами государственной охраны выделяются участки автомобильных дорог и улиц городов, где движение таких транспортных средств осуществляется постоянно. Такие участки автомобильных дорог и улиц получили названия специальные трассы.

Решение об отнесении таких участков к специальным трассам принимается постановлением (распоряжением) Правительства Российской Федерации на основании предложений ФСО России, согласованным с ФСБ России и МВД России.

Залогом безопасного движения транспортных специального назначения выступает, не только выделения специальных участков дорог, улиц, но и не маловажным компонентами в данном случае выступают их обустройство и наличие контроля за их содержанием, как со стороны владельцев автомобильных дорог, так и со стороны подразделений Госавтоинспекции, других заинтересованных служб.

В целях создания надлежащих условий для обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда объектов государственной охраны специальные трассы оборудуются современными техническими средствами организации дорожного движения, дорожными знаками с нанесением дорожной разметки.

Специальные трассы подлежат ежеквартальному комплексному обследованию комиссиями.

При комплексном обследовании специальных трасс особое внимание уделяется выявлению обстоятельств, препятствующих обеспечению безопасного и беспрепятственного движения автомобилей специального назначения.

В зависимости от количества патрульных автомобилей Госавтоинспекции расположении их в составе кортежа предлагается по такой схеме:

1. При сопровождении одного или нескольких автомобилей специального назначения на маршруте постоянного их следования одним пат-

рульным автомобилем он движется впереди сопровождаемого транспортного средства.

2. При сопровождении нескольких автомобилей специального назначения на маршрутах постоянного их следования двумя патрульными автомобилями один из них движется впереди сопровождаемых транспортных средств, второй – замыкает кортеж.

3. При сопровождении автомобилей специального назначения по эпизодическим маршрутам тремя патрульными автомобилями один из них («сигнальный») следует на удалении от сопровождаемых транспортных средств, второй – движется впереди кортежа, третий – замыкает кортеж.

4. При сопровождении кортежа автомобилями специального назначения четырьмя патрульными автомобилями один из них («сигнальный») следует на удалении от сопровождаемых транспортных средств, два – движутся впереди кортежа, третий – замыкает кортеж.

5. При сопровождении автомобилей специального назначения тремя или четырьмя патрульными автомобилями в кортеже может следовать патрульный автомобиль без цветографической окраски. В случае большой протяженности маршрута следования указанных автомобилей в кортеже предусматривается резервный экипаж сопровождения.

На основании вышеизложенного, можно сделать выводы:

1. Взрывчатые, огнеопасные, радиоактивные и другие опасные вещества обладают наивысшей потенциальной опасностью при перевозке автомобильным транспортом.

2. Перевозка опасных веществ и изделий допустима лишь при наличии у грузоперевозчика специального разрешения на перевозки, согласованные с территориальными органами Госавтоинспекции маршрута движения свидетельства о допуске водителя и транспортного средства к данным видам перевозкам, а также аварийно-информационных документов и оборудования.

3. Перед началом перевозок транспортные средства, занятые перевозками опасных грузов, должны быть представлены в Госавтоинспекцию для технического осмотра и укомплектованы соответствующим дополнительным оборудованием, предусмотренные Правилами и техническими условиями на перевозку конкретной номенклатуры грузов.

4. Контроль за перевозками опасных грузов осуществляется Госавтоинспекцией, на которую возлагается и задача оказания помощи предприятиям и организациям в ликвидации инцидентов, связанных с перевозками этих грузов.

5. Выполнение контрольно-надзорных и распорядительных функций в сфере перевозок опасных грузов требует от должностных лиц Госавтоинспекции детального знания соответствующих нормативных актов и технологии ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий,

возникающих с участием транспортных средств, перевозящих с участием опасные грузы.

ГИБДД МВД РФ осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения. На Госавтоинспекцию возлагаются обязанности по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых документов к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов, к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования.

Как показывает практика для предупреждения правонарушений, связанных с управлением грузовых автомобилей в состоянии алкогольного опьянения, руководителями отделов ГИБДД на районном уровне проводятся рейды и профилактические мероприятия по выявлению и пресечению правонарушений, квалифицируемых по ст. 12.8 КоАП РФ, такие как, например, «Пьяный водитель», «Неделя трезвости» и т.д.

Одной из основных задач, стоящих перед исполнительными органами государственной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, является осуществление комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров и грузов.

Считаем эту задачу одной из приоритетных, так как востребованность осуществления автобусных перевозок, перевозок грузов (опасных в том числе) и пассажиров с каждым днем возрастает. Это обуславливается развитием коммерческой сферы оказания услуг. К примеру, некоторые граждане предпочитают добираться до места отдыха на автобусах.

На Государственную инспекцию безопасности дорожного движения возложена обязанность по выдаче свидетельств о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов.

Экономика России стремительно развивается с каждым годом. Транспортный рынок расширяется и становится конкурентоспособным. Особенно наблюдается рост предприятий, осуществляющих перевозку грузов или пассажиров.

Отсутствие знаний, опыта, навыков вождения у водителей, осуществляющих перевозку, приводит к авариям на маршрутах. Повышается риск совершения дорожно-транспортного происшествия.

Одной из главных задач ГИБДД является предупреждение и профилактика дорожно-транспортного травматизма. Нормативные правовые акты в сфере безопасности дорожного движения определяют перечень обязанностей, возлагаемых на субъект транспортной деятельности, организующего перевозку пассажиров или грузов. Для сотрудника ГИБДД также существует свой перечень нормативных правовых актов, регулирующих выполнение административных процедур по допуску транспортных средств к осуществлению пассажирских и грузовых перевозок.

Рассмотрим нормативные правовые акты, регламентирующие безопасность перевозок грузов и пассажиров на автомобильном транспорте по дорогам общего пользования.

Обеспечение безопасности дорожного движения – обязанность субъекта транспортной деятельности. Субъектом транспортной деятельности является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров и грузов. Законодательство Российской Федерации в области дорожного движения устанавливает правила организации и перечень мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

Соответствующие требования сформулированы в ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения». Так, согласно ст. 20 юридические лица и индивидуальные предприниматели при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств обязаны:

- соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;
- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- соблюдать установленный режим труда и отдыха водителей;
- создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного транспорта;
- анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;
- организовывать проведение обязательных медицинских осмотров водителей;
- организовывать проведение мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП;
- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- оснащать транспортные средства тахографами<sup>1</sup>;
- обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок;
- обеспечивать наличие помещений и оборудования, позволяющих осуществлять стоянку, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств;
- организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств<sup>2</sup>.

При осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей предъявляются профессиональные и квалификационные требования, установленные приказом Минтранса от 31 июля 2020 г. № 282. Данный нормативный правовой акт определяет требования к уровню профессионального образования и опыта работы к лицам, осуществляющим перевозку грузов и пассажиров; определяет умения и навыки, которыми должен владеть водитель легкового и грузового автомобиля, автобуса, трамвая. Высокая интенсивность дорожного движения за счет значительного роста количества автотранспортных средств предъявляет к водителям повышенные требования в плане состояния здоровья.

Перед рейсами проводятся медицинские осмотры. Существует несколько видов осмотров водителей: предварительные, периодические, предрейсовые, послерейсовые. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 октября 2020 г. № 424 утверждает особенности режима рабочего времени, отдыха, условий труда водителей автомобилей. Нормы приказа обязательны для всех юридических лиц и ИП, в том числе для водителей ИП, осуществляющих управление автомобилем самостоятельно<sup>3</sup>.

В 2021 г. согласно приказу Минтранса России от 28 октября 2020 г. № 440 (приложение № 2) оснащению тахографами с 1 января подлежат:

- грузовые автомобили, разрешенная масса которых превышает 3500 килограммов и автобусы, эксплуатируемые физическими лицами;

---

<sup>1</sup> Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 28 октября 2020 г. № 440. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup> Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 16 октября 2020 г. № 424. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

– транспортные средства категорий М2 и М3 (за исключением транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров), эксплуатируемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями;

– транспортные средства категорий М2 и М3, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров, определенные Правительством Российской Федерации в соответствии со статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup>.

Регулярно перед осуществлением рейса с водителями проводится инструктаж по безопасности перевозок.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить водителей следующей информацией:

- о погодных условиях движения на маршруте;
- о местах организации отдыха и приема пищи, размещении объектов санитарно-бытового обслуживания;
- о местах стоянки транспортных средств;
- о телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД России по маршруту движения;
- об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;
- о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по не зависящим от него причинам;
- о маршруте движения транспортного средства, перевозящего пассажиров, условиях и режимах движения на маршруте, местах концентрации ДТП на маршрутах регулярных перевозок пассажиров;

Перед поездкой транспортное средство в обязательном порядке проходит технический осмотр. Правила проведения технического осмотра транспортных средств утверждены постановлением Правительства РФ от 15 сентября 2020 г. № 1434. Диагностическая карта – это документ, который выдаётся по результатам проверки транспортного средства в ходе его технического осмотра. Непосредственно перед перевозкой пассажиров в обязательном порядке проводится предрейсовый и предсменный технический контроль транспортного средства. К сожалению, на сегодняшний день новый приказ о порядке организации и поведении предрейсового и

---

<sup>1</sup> Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 28 октября 2020 г. № 440. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

предменного контроля технического состояния транспортных средств существует только в форме законопроекта.

Постановление Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 устанавливает правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом<sup>1</sup>. Правовой документ определяет порядок действий лица при обнаружении забытых и найденных вещей на территории автовокзала, автостанции, в автобусе, устанавливает правила регулярных перевозок пассажиров, перевозок пассажиров и багажа по заказу.

Если компания применяет в работе транспортное средство для осуществления пассажирских и грузовых перевозок, она обязана иметь в штате сотрудника, который возьмет на себя обязанности ответственного за безопасность дорожного движения. Им может быть: специалист в этой сфере, инженер БДД, сотрудник, занимающий другую должность, но взявший на себя эти функции по совместительству. Главным условием при приеме на работу ответственного за БДД является прохождение аттестации на соответствие умений и навыков квалификационным требованиям в соответствии с законом.

Легковое такси – удобный способ быстро и недорого добраться до нужного места. Это, прежде всего, скорость и комфорт. Такси часто используется для перевозки людей и багажа, так как имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта. Для легковых такси разработаны специальные правила, обеспечивающие комфорт и безопасность пассажиров.

Легковое такси – транспортное средство категории «М<sub>1</sub>», используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования. Существует ряд вопросов о субъекте ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием легковых такси, в которых пострадали люди. Зачастую судьи привлекают к ответственности непосредственно водителя транспортного средства. В редких случаях таксопарки. Материальную ответственность за причиненный вред здоровью водители такси выплачивают редко из-за отсутствия финансовой возможности. Таксопарки несут материальную ответственность солидарно, но как правило, после длительных судебных тяжб.

Таким образом, пассажирские и грузовые перевозки регулируются законодательством Российской Федерации, представляющей из-за себя систему нормативно-правовых актов федерального и регионального значения. Работа сотрудника ГИБДД заключается в предупреждении совершения ДТП при осуществлении перевозки пассажиров и грузов. В его обязанности входит осуществление административных процедур для допуска

---

<sup>1</sup> Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» .

транспортного средства к поездке, привлечение лиц к административной ответственности за нарушение за нарушение ПДД. Как правило, юридические лица, нарушившие требования безопасности при осуществлении организованной перевозки людей и грузов привлекаются к административной ответственности по ст. 12.23 КоАП РФ, 12.5 КоАП РФ, 12.21.1, 12.21.2 КоАП РФ, 12.31.1 КоАП РФ.

Одним из важнейших сегментов транспортной отрасли является перевозка пассажиров автомобильным транспортом. Развитие конкурентной среды в области пассажирских перевозок повлекло за собой отдельные проблемы в области безопасности дорожного движения. Пассажирские перевозки являются лицензируемым видом автотранспортной деятельности в России. Данное положение закреплено в Федеральном законе № 99 «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Лицензия – специальное разрешение на осуществление определенного вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю. Лицензированию подлежат перевозки, если они выполняются транспортными средствами, оборудованными для перевозки более 8 человек. Лицензирование – основной инструмент регулирования автотранспортной деятельности в условиях рынка, которое должно допускать на рынок транспортных услуг подготовленного перевозчика.

Перевозка пассажиров, как лицензируемая деятельность, основывается на составлении договора фрахтования.

Состояние улично-дорожной сети также влияет на безопасность автобусных перевозок. Автобусам разрешается осуществлять движение на автодорогах I–IV категорий.

В некоторых иностранных государствах срок эксплуатации автобусов не должен превышать 8-10 лет. Автобусные остановки должны быть расположены таким образом, чтобы была хорошая видимость как для транспортных средств, так и для пешеходов в их зоне. Основой безопасной перевозки пассажиров на автобусе является соблюдение всех технологических условий перевозочного процесса. Минтранс считает необходимым усилить меры безопасности автобусных пассажирских перевозок.

Анализ причин таких ДТП подтверждает необходимость принятия комплекса дополнительных мер, направленных на повышение безопасности перевозок пассажиров автобусами. Минтранс предлагает дополнительные меры по повышению безопасности автобусных перевозок.

Во-первых, использование бортовых устройств, во-вторых, разработка стандарта подготовки водителей автобусов. В-третьих, предлагается внедрить использование телемедицинских технологий при проведении предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей. В-четвертых, обеспечить соразмерность вида и размера административного на-

казания тяжести совершенного правонарушения при перевозках пассажиров автобусами. В настоящее время на стадии разработки находятся проекты федеральных законов, предусматривающие усиление административной ответственности за систематическое нарушение отдельных норм ПДД для водителей, осуществляющих перевозку пассажиров автобусами и введение дисквалификации должностных лиц и конфискации транспортных средств за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров автобусами.

При перевозке пассажиров автобус должен быть в исправном состоянии. Эксплуатационные свойства автобуса должны соответствовать требованиям законодательства в области безопасности дорожного движения.

Все чаще из средств массовой информации мы узнаем о ДТП, в которых страдают дети. Сотрудники ГИБДД осуществляют контроль и надзор за безопасностью перевозок детей на автобусах.

Постановление Правительства № 1527 утверждает правила организованной перевозки группы детей автобусами. Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и оборудован ремнями безопасности. В первую очередь по месту начала перевозки руководитель или должностное лицо, фрахтователь или фрахтовщик, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения, подают уведомления об организованной перевозке группы детей. Уведомление подается в районное подразделение ГИБДД по месту начала перевозки лично или в электронном виде и регистрируется в журнале учета уведомлений об организованной перевозке группы детей автобусами.

В уведомлении указывается: количество перевозимых детей, даты начала и окончания перевозки, информация об организации, занимающейся перевозками, сведения о маршруте перевозки, информация об автобусе, информация о водителе, ФИО лица, подающего уведомление, дата и подпись. Организатор перевозки назначает сопровождающего в каждый автобус.

Сотрудник ГИБДД в течение суток информирует другие подразделения ГИБДД об организованной перевозке детей и проверяет информацию о водителе и автобусе по базам данным. Количество сопровождающих лиц – 1 человек у каждой двери автобуса, предназначенной для посадки. Один из сопровождающих в автобусе является ответственным.

В маршруте перевозки указываются пункт отправления, промежуточные пункты высадки/посадки, пункт назначения, места остановок для питания и отдыха.

К автобусу для организованной перевозки детей предъявляются соответствующие требования. Устанавливается знак «Перевозка детей» спе-

реди и сзади автобуса. Обязательно включение маячка желтого или оранжевого цвета. В ночное время (с 23 часов до 6 часов) допускаются организованная перевозка группы детей к железнодорожным вокзалам, аэропортам и от них, завершение организованной перевозки группы при незапланированном отклонении от графика движения (при задержке в пути). При этом после 23 часов расстояние перевозки не должно превышать 100 километров.

При перевозке детей скорость автобуса не должна превышать 60 км/ч. На задней части кузова слева у автобуса устанавливается опознавательный знак «Ограничение скорости» – в виде уменьшенного цветного изображения дорожного знака 3.24 с указанием разрешенной скорости. Автобус должен быть оборудован ремнями безопасности.

Таким образом, юридические лица и физические лица, ответственные за реализацию автобусных перевозок обязаны соблюдать требования нормативно-правовых актов в области безопасности дорожного движения. На практике сотрудники ГИБДД часто сталкиваются с проблемой нелегальных автобусных перевозок. Недобросовестные организации осуществляют автобусные перевозки без прохождения технического осмотра. Как правило, такие транспортные средства не оборудованы ремнями безопасности. Для решения этой проблемы предлагается планировать контрольно-рейдовые мероприятия совместно с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта с целью выявления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Грузовые перевозки автомобильным транспортом в Российской Федерации в настоящее время являются одним из важнейших элементов транспортного обеспечения рыночной экономики.

В соответствии с законодательством в сфере безопасности дорожного движения, опасный груз – это вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности<sup>1</sup>.

Существуют различные классы опасных грузов: взрывчатые материалы; газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением; легковоспламеняющиеся жидкости; легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой; окисляющие вещества и органические пероксиды; ядовитые вещества и инфекционные вещества; радиоактивные материалы; едкие и (или) коррозионные вещества; прочие опасные вещества.

---

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

Опасный груз обладает свойствами опасности. К ним относят огнеопасность (пожароопасность), взрывоопасность, вредность, ядовитость, инфекционная опасность, радиоактивность. С 1 ноября 2019 г. действует ГОСТ Р 57478-2017 «Грузы опасные. Классификация» (утв. приказом Росстандарта от 30 мая 2017 г. № 454-ст). Данный стандарт устанавливает систему классификации опасных грузов, а также показатели и критерии отнесения веществ (включая смеси и растворы), материалов и изделий к опасным грузам. Отражаются правила упаковки опасных грузов.

Опасные грузы требуют соблюдение особых мер при их перевозке. К таким мерам относится подготовка персонала, тщательная подготовка транспортного средства, разработка маршрутной карты. Транспортное средство должно соответствовать всем нормам и стандартам по обеспечению безопасности его перевозки, иметь специальные атрибуты, которым можно отнести проблесковые маячки, опознавательные знаки для предупреждения других участников дорожного движения о возможной опасности.

Приказом МВД России от 10 сентября 2019 г. № 611 утвержден административный регламент МВД РФ по предоставлению услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов. Приказ определяет сроки, порядок, последовательность выполнения административных процедур должностными лицами подразделений ГИБДД МВД РФ, на которые возложены функции по предоставлению государственных услуг.

Все административные процедуры направлены на проверку готовности транспортного средства к осуществлению перевозки опасного груза. Проверяются личность заявителя, устанавливается подлинность, полнота и правильность оформления предоставленных документов. При осмотре транспортного средства должностное лицо проводит визуальный осмотр автомобиля на предмет соответствия идентификационной маркировки представленным документам на транспортное средство, а также отсутствия признаков ее изменения. Проводится осмотр конструкции транспортного средства на предмет соответствия требованиям законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения и сведениям, указанным в представленных документах. Для каждой из административных процедур предусмотрен свой срок, нарушение которого влечет негативные юридические последствия для сотрудника ГИБДД.

Для осуществления перевозки опасного груза предусматривается наличие специального разрешения на движение транспортного средства по автомобильным дорогам. Порядок выдачи такого разрешения утвержден приказом Минтранса России от 12 августа 2020 г. № 304. Такое разрешение выдается на срок не более 6 месяцев.

Специальное разрешение выдается на основании заявления юридического или физического лица владеющего на праве собственности или

ином законном основании транспортным средством, на которое выдается специальное разрешение.

Заявление должно содержать следующую информацию:

- наименование, адрес в пределах места нахождения, ИНН, ОГРН, номер телефона, адрес электронной почты (при наличии) (для юридических лиц);

- фамилия, имя и отчество (при наличии), ИНН, ОГРНИП, адрес регистрации по месту жительства (месту пребывания), номер телефона, адрес электронной почты (при наличии) (для физических лиц и индивидуальных предпринимателей);

- тип, марка, модель, государственный регистрационный номер транспортного средства, масса транспортного средства (автопоезда) с грузом, габариты транспортного средства (автопоезда) с грузом: длина, ширина, высота, длина свеса (при наличии);

- адреса мест погрузки, разгрузки, стоянок и заправок топливом транспортного средства, описание маршрута перевозки опасного груза (места нахождения начальных, промежуточных и конечных пунктов участков автомобильных дороги их наименований);

- сведения о предполагаемом сроке осуществления перевозки опасного груза;

- сведения об опасном грузе: четырехзначный идентификационный номер вещества или изделия (номер ООН).

Заявление рассматривается в течение 14 дней со дня регистрации, по результатам которого принимается положительное либо отрицательное решение о выдаче разрешения<sup>1</sup>.

При успешном прохождении процедуры по допуску транспортного средства к перевозке опасного груза выдается свидетельство. Оно действует 6 месяцев. При этом срок действия свидетельства не может превышать срока действия техосмотра.

Общие требования также должны быть соблюдены при перевозке опасных грузов. Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства. Груз не должен ограничивать водителю обзор перед началом и во время движения. В обязанности водителя входит контроль за размещением, креплением, состоянием груза. Это делается для того, чтобы груз не создавал помех для движения и не падал. Важно, чтобы перевозимый груз не закрывал внешние световые приборы транспортного средства, регистрационные знаки и не мог воспре-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 12 августа 2020 г. № 304. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

пятствовать подачи сигнала. В случае выступа груза за габариты транспортного спереди и сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, то груз должен быть обозначен опознавательным знаком «Крупногабаритный груз». Водитель транспортного средства обязан соблюдать требования по размещению и креплению груза на тяжеловесном и крупногабаритном транспорте. Размещение и крепление груза на тяжеловесном или крупногабаритном транспорте должно соответствовать схеме размещения и крепления груза, разработанной производителем или грузоотправителем с учетом мест расположения крепежных элементов, указанных изготовителем груза.

Для крупногабаритного транспортного средства составляется свой проект организации дорожного движения, где указываются схема и описание маршрута движения, характеристика транспортного средства, расположение автомобилей прикрытия спереди и сзади, схемы изменения организации дорожного движения, порядок проезда сложных участков маршрута, места померов груза, места остановок и стоянок отдыха. Водитель крупногабаритного транспортного средства не имеет права начинать и осуществлять движение без специального разрешения, превышать скорость движения, отклоняться от маршрута, осуществлять движение в снегопад, гололед, останавливаться на отдых вне установленных мест для этого. Тяжеловесные и крупногабаритные транспортные средства двигаются в одиночном порядке. Не допускается движение крупногабаритных транспортных средств колоннами.

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом утверждены постановлением Правительства № 2020. Правила устанавливают порядок организации перевозок различных видов, в том числе перевозок опасных грузов.

Данным нормативным документом регламентируется: заключение договора перевозки груза, предоставление транспортных средств и контейнеров, предъявление и прием груза для перевозки; погрузка грузов в транспортные средства и контейнеры, определение массы груза; опломбирование транспортных средств и контейнеров, сроки доставки, выдача груза, очистка транспортных средств и контейнеров; особенности перевозки отдельных видов грузов; порядок составления актов и оформления претензий; организация документооборота электронных перевозочных документов; допустимые габариты, масса, нагрузка на ось транспортного средства.

Каждое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель перед перевозкой должен оформить должным образом путевой лист. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта запрещает перевозки пассажиров и багажа, грузов без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство. Путевой лист служит для учета и контроля работы транспортного средства и водителя. Минтранс обновил обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых

листов. К обязательным реквизитам дополнительно отнесена информация о видах сообщения и перевозок.

С 2021 г. действует новый порядок выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы. Правила проведения экзамена для проверки необходимого объема знаний водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, осуществляется комиссией, сформированной на основании распоряжения Минтранса России (далее – экзаменационная комиссия). В случае успешной сдачи экзамена водителю выдается свидетельство о подготовке водителя автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы. Срок действия свидетельства о подготовке водителя составляет 5 лет с даты сдачи водителем экзамена по соответствующему курсу подготовки.

Таким образом, широкий, постоянно изменяющийся ассортимент опасных грузов, а также большие объемные и весовые показатели их перевозок во внутреннем и международном сообщении требует обязательного соблюдения водителями правил перевозки опасных грузов. Основной проблемой ДТП с участием транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, является несоблюдение правил, норм, стандартов при перевозке опасного груза. Чтобы предотвратить возможный ущерб от перевозок опасных грузов необходимо решать ряд задач, которые направлены на повышение безопасности перевозок. Условно их можно разделить на следующие: организация перевозочного процесса; регламентация перевозок; управление перевозками; ликвидация последствия аварий. Каждая из задач требует выполнения ряда мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения при осуществлении данного вида перевозок.

## **§ 5. Обеспечение безопасности дорожного движения подразделениями по обеспечению безопасности дорожного движения при проведении массовых мероприятий и в особых условиях**

Одним из важнейших направлений оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел является обеспечение общественного порядка, личной и имущественной безопасности граждан. Решение этих задач резко осложняется в периоды проведения массовых мероприятий, где исключительно важную роль играет организация эффективного взаимодействия подразделений ГИБДД с органами внутренних дел.

Основную нормативно-правовую основу деятельности подразделений ДПС по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности при проведении массовых мероприятий составляют:

- Конституция Российской Федерации;

- Федеральный закон от 19 июня 2004 г. № 54-ФЗ «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях»;
- Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности»;
- Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»;
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Указ Президента Российской Федерации от 16 декабря 2015 г. № 626 «О порядке въезда в Российскую Федерацию и выезда из Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства в связи с проведением международных спортивных, культурных, научных и деловых массовых мероприятий»;
- Указ Президента Российской Федерации от 11 декабря 2010 г. № 1535 «О дополнительных мерах по обеспечению правопорядка»;
- Указ Президента Российской Федерации от 15 июля 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»;
- постановление Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. № 446 «О мерах по усилению безопасности дорожного движения при проведении в Российской Федерации спортивных мероприятий вне специальных спортивных сооружений»;
- приказ МВД России от 29 января 2008 г. № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции»;
- приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения».

Содержание ст. 31 Конституции РФ, предоставляющей гражданам право на открытое выражение своей позиции, соответствует положениям международных договоров. Так, в ч. 1 ст. 20 Всеобщей декларации прав человека установлено, что «каждый человек имеет право на свободу мирных собраний и ассоциаций», а в ст. 21 Международного пакта о гражданских и политических правах «признается право на мирные собрания. Пользование этим правом не подлежит никаким ограничениям, кроме тех,

которые налагаются в соответствии с законом и которые необходимы в демократическом обществе в интересах общественной безопасности, общественного порядка, охраны здоровья и нравственности населения или защиты прав и свобод других лиц».

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» одним из основных направлений деятельности полиции является обеспечение правопорядка в общественных местах, то есть охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности.

При проведении массовых мероприятий значительная роль в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности принадлежит подразделениям полиции. Среди которых, для решения задач по охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности привлекаются подразделения патрульно-постовой службы полиции, отряды мобильные особого назначения, дорожно-патрульная служба ГИБДД, участковые уполномоченные полиции, и ряд других подразделений и служб.

Подразделениям ГИБДД принадлежит важная роль в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности при проведении массовых мероприятий.

В соответствии с подп. «е» п. 11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации на Госавтоинспекцию возлагается обязанность, связанная с участием в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности.

Согласно приказу МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» участие сил и средств ДПС в обеспечении правопорядка в общественных местах осуществляется в соответствии с требованиями нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих организацию комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах.

В целях совершенствования организации комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации при реализации ими на улицах, стадионах, в скверах, парках, в транспортных средствах общего пользования и в других общественных местах возложенных на полицию задач по защите жизни и здоровья, прав и свобод граждан, собственности, интересов общества и государства от преступных и иных противоправных посягательств утверждено Наставление об организации комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах.

Порядок организации вышеназванных мероприятий заключается в следующем:

- в обязательном предварительном обращении (не менее чем за 10 дней) в соответствующий орган исполнительной власти с письменным уведомлением о проведении того или иного политического акта; подписывающие заявление должны достигнуть 18-летнего возраста и выступать от имени официально зарегистрированной партии, общественного движения или организации;

- в получении письменного согласия соответствующего органа исполнительной власти на проведение мероприятия, указанного в заявлении;

- в случае официального мотивированного отказа соответствующего органа на проведение мероприятия – в обращении в вышестоящий орган исполнительной власти либо в суд.

Комплексное использование сил и средств органов внутренних дел по обеспечению правопорядка в общественных местах предполагает такую их расстановку на территории обслуживания, при которой обеспечивается одновременное выполнение различными органами, подразделениями и службами как возложенных на них функциональных полномочий, так и обязанностей полиции по обеспечению правопорядка в общественных местах, а также заблаговременное создание условий для увеличения сил и средств на определенной территории для обеспечения правопорядка с учетом складывающейся оперативной обстановки.

Силы органов внутренних дел, обеспечивающие правопорядок в общественных местах, подразделяются на основные, дополнительные и приданные.

Основными силами являются строевые подразделения патрульно-постовой службы полиции.

Дополнительными силами являются строевые подразделения дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, Войск национальной гвардии, задействованные в обеспечении правопорядка в общественных местах.

Дорожно-патрульная служба является структурным подразделением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и входит в состав полиции Российской Федерации. Она осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

Строевые подразделения ДПС ГИБДД, наряду с выполнением своих основных задач, участвуют в обеспечении правопорядка в общественных местах в пределах зон своих постов и маршрутов патрулирования<sup>1</sup>, в

---

<sup>1</sup> Об организации комплексного использования сил и средств органов внутренних дел Российской Федерации по обеспечению правопорядка в общественных местах [Элект-

первую очередь в целях предотвращения и устранения угрозы для жизни и здоровья людей как высшей ценности общества и государства.

Привлекаемыми ведомственными силами являются войска Национальной гвардии, так же для охраны общественного порядка привлекаются курсанты, слушатели, преподаватели и начальствующий состав образовательных учреждений системы МВД России.

К участию в обеспечении правопорядка в общественных местах во взаимодействии с органами внутренних дел и в соответствии с законодательством Российской Федерации могут привлекаться представители общественных формирований правоохранительной направленности, работники предприятий, осуществляющих негосударственную частную охранную деятельность, и иные граждане Российской Федерации.

Рассматривая деятельность подразделений Госавтоинспекции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, необходимо установить, что же понимается под рассматриваемыми категориями.

Массовые мероприятия являются средством осуществления различных политических, социальных, патриотических, духовных, экономических, спортивных и иных интересов граждан, отвечающих интересам укрепления демократических основ общества. Массовые мероприятия могут проводиться на улицах, площадях в скверах в спортивных, концертных и иных зрелищных зданиях, и сооружениях, а также в других общественных местах.

По содержанию и направленности массовые мероприятия можно подразделить на следующие виды:

- 1) общественно-политические;
- 2) спортивные;
- 3) культурно-массовые;
- 4) религиозные;
- 5) специальные;
- 6) смешанные.

Подразделения ДПС осуществляют задачи по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности и в условиях чрезвычайных ситуаций.

Чрезвычайная ситуация – это обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

---

ронный ресурс]: приказ МВД России от 29 января 2008 г. № 81. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

*Организационные мероприятия по подготовке к охране общественного порядка и общественной безопасности при проведении массовых мероприятий*

Решение основной задачи при проведении массовых мероприятий – обеспечение общественного порядка и общественной безопасности – возлагается на службу обеспечения общественного порядка, все остальные службы находятся в ее оперативном подчинении.

Деятельность органов внутренних дел по обеспечению общественного порядка и безопасности при проведении массовых мероприятий разделяется на три этапа: подготовительный, исполнительный и заключительный.

Подготовительный этап включает в себя:

- изучение характера и специфики проводимых мероприятий (запрашивается информация о характере, месте, времени, условиях проведения мероприятия, уточняются программа, регламент, количество и состав зрителей и участников. Указанные сведения обязаны представить организаторы проведения массовых мероприятий, а также администрация спортивных и иных зрелищных объектов);

- проведение рекогносцировки и репетиции на местности, которые проводятся, как правило, накануне массового мероприятия непосредственно на местности;

- обследование технического состояния зданий, сооружений и других объектов, где будут проходить массовые мероприятия;

- подготовку управленческого решения – специального плана охраны общественного порядка и безопасности.

В плане предусматриваются:

1. Характеристика и содержание массового мероприятия, время его проведения, состав и количество участников.

2. Место проведения мероприятия, его границы, сектора, участки, пункты управления.

3. Расчет сил и средств, которые необходимо задействовать на охрану общественного порядка, определяются места и способы несения службы нарядами, маневр силами и средствами.

4. Определенная форма одежды.

5. Организация связи (расчет сил и средств, организация проводной и радиосвязи, теленаблюдение, рабочие частоты, позывные сигналы).

6. Порядок регулирования движения транспорта и пешеходов, маршрута движения участников и зрителей, маршруты для отвода транспорта и время закрытия территории, где будет проводиться массовое мероприятие, для движения транспортных средств.

7. Организация медицинского и материально-технического обеспечения.

8. Организация резерва, определение его местонахождения и порядок использования. В резерв выделяется до 20 % всех привлекаемых для охраны общественного порядка сил и средств.

9. Привлечение дополнительных сил (войск Национальной гвардии, слушателей учебных заведений системы МВД России, сил общественных формирований), определение их задач и порядка взаимодействия с ними.

План охраны общественного порядка и безопасности наносится на карту (план) территории с приложением необходимых расчетов, графиков, схем и т.д.

В целях уяснения задач и доведения их до исполнителей проводятся инструктивные совещания, репетиции и тренировки личного состава, задействованного в охранных мероприятиях.

Рассматриваются функциональные обязанности и порядок несения службы личным составом, тактика действий в различных ситуациях.

Личному составу, задействованному в обеспечении общественного порядка и безопасности при проведении массового мероприятия, огнестрельное оружие не выдается. Резерв может быть вооруженным.

Исполнительный этап включает в себя действия нарядов и управление ими непосредственно при проведении массового мероприятия. На этом этапе обеспечивается своевременное прибытие нарядов к местам несения службы, их расстановка по секторам и участкам, проводится проверка готовности нарядов к несению службы.

Главной задачей является обеспечение установленного режима проведения массового мероприятия. В этот период осуществляются следующие мероприятия:

1. Наряды непосредственно приступают к обеспечению охраны общественного порядка на закрепленных секторах и участках.
2. Производится удаление из зоны оцепления неорганизованного населения.
3. Вводятся предусмотренные планом ограничения движения.
4. Организуется пропускной режим через КПП.
5. Осуществляется контроль за соблюдением зрителями и участниками правил поведения, принимаются меры к предупреждению и пресечению правонарушений.

Успешное решение задач на этом этапе проведения мероприятий по охране общественного порядка во многом зависит от четкого выполнения своих функциональных обязанностей всеми нарядами и взаимодействия всех задействованных служб.

Заключительный этап включает в себя:

- отмену ограничения движения транспорта и пешеходов;
- активное содействие организованному выходу зрителей и участников массового мероприятия;

- подведение итогов несения службы, анализ недостатков, допущенных в процессе охранных мероприятий, оценку работы всех задействованных в охране общественного порядка подразделений и служб и их сотрудников.

*Управление службой нарядов при проведении массовых мероприятий*

Организация охраны общественного порядка и общественной безопасности во время проведения массовых мероприятий в зависимости от их значения и масштаба обеспечивается соответственно МВД России, УМВД республик, УМВД (ГУ МВД), УМВДТ (ОВДТ) в тесном взаимодействии с органами прокуратуры и безопасности. При необходимости для более эффективного управления силами и средствами, привлекаемыми на охрану общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, создается оперативный штаб. Численность и состав штаба определяются характером и масштабом массовых мероприятий, а также складывающейся оперативной обстановкой. В тех случаях, когда оперативные штабы не создаются, функции управления выполняют специально назначаемые работники.

*Причины и условия, порождающие групповые нарушения общественного порядка, массовые беспорядки*

Для успешной работы в этих экстремальных условиях органы внутренних дел должны знать *причины и условия*, порождающие такие эксцессы.

## **§ 6. Оперативное управление подразделениями Госавтоинспекции**

Оперативное управление силами и средствами строевых подразделений осуществляют дежурные отделения (группы), а при их отсутствии – дежурные части территориальных органов внутренних дел. Дежурные отделения (группы) строевых подразделений находятся в оперативном подчинении дежурных частей органов внутренних дел, в структуру которых входят строевые подразделения.

Работу дежурного отделения строевого подразделения организует командир строевого подразделения ДПС. Возложенные на ДО(Г) задачи выполняет дежурная смена, состав которой определяется в соответствии с утвержденным в установленном порядке штатным расписанием строевого подразделения ДПС.

ДО(Г) обеспечивается необходимыми служебными помещениями, оснащается средствами связи, техническими, специальными техническими и специальными средствами, а также необходимой оргтехникой в соответствии с нормами положенности в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России.

Наряды ДО(Г) строевых подразделений в своей деятельности руководствуются приказом МВД России от 12 апреля 2012 г. № 200дсп «О мерах по совершенствованию деятельности дежурных частей территориаль-

ных органов МВД России» и приказом МВД России от 3 декабря 2020 г. № 840дсп «Об утверждении Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ». ДО(Г) строевых подразделений ДПС, входящих в структуру территориального органа МВД России на районном уровне (при их наличии), находятся в оперативном подчинении дежурной части соответствующего территориального органа.

На дежурное отделение (группу) строевого подразделения возлагаются следующие задачи:

- непрерывный сбор, обработка и оценка информации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в зоне ответственности (обслуживания) строевого подразделения ДПС;

- прием, фиксирование и обеспечение регистрации поступивших сообщений о ДТП, административных правонарушений, преступлениях, чрезвычайных обстоятельствах (ЧС), а также своевременное реагирование на них;

- оперативное управление силами и средствами строевого подразделения ДПС;

- осуществление информационно-справочной работы;

- взаимодействие с дежурными частями территориальных органов МВД России на районном уровне;

- организация взаимодействия нарядов строевого подразделения ДПС с нарядами других подразделений территориальных органов МВД России на районном уровне;

- контроль за антитеррористической защищенностью здания строевого подразделения ДПС, его пожарной безопасностью и санитарным состоянием;

- обеспечение оповещения руководящего и личного состава строевого подразделения ДПС о непосредственной подготовке к переводу на работу в условиях военного времени, о введении степеней готовности к действиям при возникновении ЧО (ЧС);

- выдача сотрудникам строевого подразделения ДПС и прием от них вооружения, боеприпасов, специальных средств, технических средств и специальных технических средств, средств связи;

- обеспечение сохранности служебных документов, вооружения, боеприпасов, специальных средств, технических средств и специальных технических средств, средств связи и другого вверенного имущества.

Старший дежурной смены самостоятельно или с привлечением входящих в состав дежурной смены сотрудников обязан:

при подготовке сотрудников, заступающих на службу:

- выдавать сотрудникам в установленном порядке, вооружение, боеприпасы, средства, технические и специальные технические средства.

Фиксирует выдачу средств связи и технических средств в книге выдачи и приема средств связи, технических средств и специальных технических средств;

- принимать участие в проведении инструктажа заступающего на службу наряда;

- осуществлять выдачу путевой документации и ключей на патрульные транспортные средства, контроль за их выходом;

- вносить сведения о патрульных транспортных средствах, задействованных в несении ДПС, в Сервис обеспечения деятельности дежурных частей Единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (при наличии технической возможности);

- принимать от сотрудников оружие, боеприпасы, средства связи, технические и специальные средства, специальные технические средства, электронные носители информации, проверять их на предмет наличия внешних повреждений и комплектность, о чем делает запись в соответствующей документации;

- осуществлять контроль за возвращением патрульных транспортных средств;

- докладывать командиру строевого подразделения (лицу, его замещающему) о случаях невыхода на радиообмен, неявки по неизвестным причинам сотрудника с поста, маршрута патрулирования;

- обобщать результаты несения службы дежурным нарядом, производить записи в постовой ведомости и докладывать командиру подразделения (лицу, его замещающему) о сдаче дежурства;

- принимать и регистрировать в журнале учета дел об административных правонарушениях материалы дела;

по окончании службы нарядами:

- принимать от сотрудников оружие, боеприпасы, средства связи, технические и специальные средства, специальные технические средства, электронные носители информации, проверять их на предмет наличия внешних повреждений и комплектность, о чем делает запись в соответствующей документации;

- осуществлять контроль за возвращением патрульных транспортных средств;

- докладывать командиру строевого подразделения (лицу, его замещающему) о случаях невыхода на радиообмен, неявки по неизвестным причинам сотрудника с поста, маршрута патрулирования;

- обобщать результаты несения службы дежурным нарядом, производить записи в постовой ведомости и докладывать командиру подразделения (лицу, его замещающему) о сдаче дежурства;

- принимать и регистрировать в журнале учета дел об административных правонарушениях материалы дела;

при сборе информации и оценке обстановки в зоне ответственности строевого подразделения:

- изучать, анализировать и оценивать сведения о совершенных дорожно-транспортных и других происшествиях; о планируемых и проводимых массовых, спортивных и других мероприятиях, а так же комплексных оперативно-профилактических операциях и оперативно-профилактических мероприятиях; об изменениях климатических условий, состояния автомобильных дорог, дорожных сооружений; иные сведения, которые могут оказать влияние на дорожное движение, оперативную обстановку, требуют осуществления маневра силами и средствами подразделения ДПС;

- принимать от сотрудников, а также от участников дорожного движения информацию о выявленных нарушениях требований законодательства РФ в области дорожного движения;

- систематизировать, обобщать и докладывать полученную информацию командиру строевого подразделения (лицу, его замещающему), а в предусмотренных нормативными правовыми актами МВД России случаях, в дежурную часть вышестоящего подразделения;

по управлению силами и средствами:

- обеспечивать непрерывное управление нарядами, их взаимодействие между собой и с нарядами других подразделений территориальных органов МВД России на районном уровне, в том числе с использованием сервисов СОДЧ ИСОД МВД России;

- осуществлять взаимодействие с ДО других структурных подразделений ДПС, дежурными частями территориальных органов МВД России;

- ориентировать наряды на выявление и задержание угнанных, похищенных, причастных к другим преступлениям, скрывшихся с мест ДТП транспортных средств, лиц, подозреваемых в совершении преступлений, обеспечивать незамедлительное доведение до нарядов иной поступающей оперативно-значимой информации;

- контролировать несение службы нарядами, не реже одного раза в час фиксировать в журнале контроля расстановки нарядов ДПС время выхода нарядов на связь, в случае невыхода сотрудников на связь в установленное время принимать меры по установлению их местонахождения;

- информировать командира строевого подразделения (начальника Госавтоинспекции на районном уровне), или лиц, выполняющих их обязанности об изменениях оперативной обстановки;

- в безотлагательных случаях принимать решение о маневре силами и средствами строевого подразделения;

по приему сообщений, заявлений и иной информации:

- фиксировать в тетради для записей дежурного всю поступающую информацию о правонарушениях, чрезвычайных обстоятельствах и происшествиях, иную служебную информацию;

– при поступлении информации о происшествии выяснять сведения о заявителе (фамилия, имя, отчество, адрес, телефон); время, место, обстоятельства его совершения, наличие и число пострадавших, их возраст, пол, характер внешних повреждений и угроз жизни, принятые меры по оказанию первой помощи, данные о транспортных средствах, причастных к происшествию (марка, государственный регистрационный знак, принадлежность). Если участник с места ДТП скрылся, дополнительно выяснять его приметы, характер возможных повреждений и направление движения, скрывшегося или его транспортного средства;

– своевременно передавать для незамедлительной регистрации в дежурные части территориальных органов МВД России на районном уровне сообщения о происшествиях;

– фиксировать поступившие сведения о ДТП в тетради для записей дежурного, в установленных случаях разъяснять его участникам порядок оформления ДТП без участия сотрудников полиции;

– докладывать по каналам служебной связи командиру строевого подразделения (лицу, его замещающему) и вышестоящему дежурному поступившую информацию о преступных деяниях, ДТП с пострадавшими и действовать в соответствии с их указаниями. В случаях организации розыска преступников по горячим следам немедленно передавать необходимую информацию на маршруты патрулирования, посты для ориентирования нарядов ДПС, а также оперативному дежурному соответствующего органа внутренних дел;

– передавать наряду ДПС сведения о направлении на место происшествия дежурной следственно-оперативной группы и об ориентировочном времени ее прибытия;

– направлять наряды ДПС на места ДТП;

– вносить сведения о ДТП в автоматизированную информационно-управляющую систему Госавтоинспекции;

– передавать информацию о необходимости выезда на ДТП в другие организации (здравоохранения, аварийно-спасательные формирования и т.п.);

– докладывать об осложнении обстановки на месте происшествия;

– оказывать содействие в организации перемещения поврежденных в ДТП транспортных средств в случае невозможности их передачи собственникам или их представителям;

– докладывать о ДТП с участием иностранного гражданина, пользующегося иммунитетом;

– докладывать об осложнении условий дорожного движения;

по обеспечению сопровождения транспортных средств:

– принимать от наряда сопровождения информацию о готовности и начале сопровождения либо о выявлении обстоятельств, препятствующих

его осуществлению, внеплановых и плановых стоянках, ДТП и докладывать руководству;

- вести оповещение и координировать действия нарядов ДПС по маршруту следования сопровождаемых транспортных средств;

- организовывать взаимодействие нарядов строевого подразделения и других подразделений территориальных органов внутренних дел по обеспечению проезда сопровождаемых транспортных средств;

- информировать наряды автомобилей сопровождения об обстановке на маршруте следования;

- по обеспечению преследования, принудительной остановки транспортных средств:

- на основе оценки, полученной от наряда ДПС информации о преследовании, необходимости принудительной остановки транспортного средства давать разрешение (при необходимости по согласованию с руководством строевого подразделения) о дальнейшем осуществлении соответствующих действий или указание об их прекращении;

- обеспечивать привлечение и координировать действия других нарядов ДПС в целях обеспечения принудительной остановки транспортного средства;

- согласовывать действия с вышестоящим дежурным, дежурными частями территориальных органов внутренних дел, других строевых подразделений при необходимости оказания помощи, а также необходимости осуществления преследования, принудительной остановки транспортного средства за пределами зоны ответственности строевого подразделения;

- по контролю за организацией перевозок опасных грузов:

- руководить действиями сотрудников, прибывших на место вынужденной остановки транспортного средства с опасным грузом или ДТП с участием таких транспортных средств;

- организовать в случае поступления информации об утечке опасных веществ и (или) невозможности установления свойств перевозимых грузов введение временных ограничений или запрещений движения, направление транспортных средств в объезд опасного участка;

- по обеспечению информационно-справочной работы:

- давать по запросам несущих службу нарядов информацию по розыскным и оперативно-справочным учетам.

- давать разъяснения без сообщения секретных или носящих служебный характер сведений при обращении в дежурную часть граждан или должностных лиц по вопросам деятельности ДПС, при необходимости организовать проверку или информировать заявителя о порядке дальнейших действий;

- в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России, регламентирующими учет дорожно-транспортных происшествий в

органах внутренних дел, передавать родственникам, иным лицам информацию о пострадавших в ДТП лицах и транспортных средствах;

- уведомлять в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации родственников, иных лиц, органы и учреждения об административном задержании лиц;

- при обращении владельца (представителя владельца) транспортного средства, задержанного в его отсутствие, представлять информацию о месте нахождения задержанного транспортного средства и порядке действий по его получению.

Старший дежурной смены самостоятельно или с привлечением входящих в состав дежурной смены сотрудников:

- обеспечивает антитеррористическую защищенность, выполнение внутреннего распорядка, контроль за соблюдением правил пожарной безопасности и санитарных правил в здании строевого подразделения ДПС;

- обеспечивает оповещение руководящего и личного состава строевого подразделения ДПС о непосредственной подготовке к переводу на работу в условиях военного времени, о введении степеней готовности к действиям при возникновении ЧО (ЧС);

- обеспечивает сохранность: вооружения, боеприпасов, средств связи и т.п. находящихся на хранении в помещении ДО(Г);

- обеспечивает поддержание в заряженном состоянии аккумуляторных батарей технических и специальных технических средств, находящихся на хранении в помещении ДО(Г);

- осуществляет ведение служебной документации.

## **§ 7. Правовые и организационно-тактические формы контроля за деятельностью личного состава подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

Основным документом, регламентирующим организацию и проведение проверок за деятельностью личного состава ДПС, является Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное приказом МВД России от 3 декабря 2020 г. № 840дсп «Об организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Контроль за несением службы нарядами ДПС на постах и маршрутах патрулирования осуществляется путем проведения **гласных и негласных (скрытых) проверок**, а также с использованием средств теле-, видеонаблюдения, навигационного оборудования по определению места нахождения патрульных автомобилей, иных технических средств.

При организации проверок должны учитываться жалобы и заявления граждан, оперативная информация о работе сотрудников, результаты опросов участников дорожного движения и индивидуально-воспитательной работы.

Проверяющий должен знать требования нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих деятельность ДПС, а также оперативную обстановку в зоне подлежащего проверке поста или на маршруте патрулирования.

Основной целью деятельности контрольно-профилактического подразделения является укрепление дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения.

Основными задачами деятельности контрольно-профилактического подразделения являются:

Предупреждение нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения.

Выявление и пресечение нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения, посредством контроля за несением ими службы, проведения в установленном порядке проверок на основании отработки и реализации оперативной и иной информации, представляющей интерес для осуществления конкретных мероприятий.

Текущий контроль за полнотой и качеством исполнения государственной функции, соблюдением обоснованности и правомерности действий сотрудников, определенных административными процедурами, осуществляется должностными лицами органов внутренних дел, в соответствии с нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Текущий контроль включает в себя проведение проверок, выявление и устранение нарушений прав участников дорожного движения, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения заявителей, содержащих жалобы на решения, действия (бездействие) сотрудников.

Текущий контроль осуществляется путем проведения гласных и скрытых проверок соблюдения и исполнения сотрудниками положений Административного регламента, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Проверки могут быть плановыми (осуществляются на основании планов работы органов управления, подразделений, графиков) и внеплановыми. Проверка также может проводиться по конкретному обращению заявителя.

При проверке могут рассматриваться все вопросы, связанные с исполнением государственной функции, или отдельные действия в рамках исполнения административных процедур.

Формы и методы проверок, их периодичность устанавливаются нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации.

Сотрудник несет персональную ответственность за полноту и обоснованность осуществления действий, предусмотренных настоящим Административным регламентом.

Персональная ответственность сотрудников закрепляется в их должностных инструкциях.

По результатам проведенных проверок в случае выявления нарушений прав участников дорожного движения осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Контрольно-профилактические подразделения выполняет следующие функции, направленные на решение возложенных задач<sup>1</sup>:

– по предупреждению нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения: осуществление анализа состояния дисциплины и законности среди сотрудников подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения и других подразделений органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения; проведение анализа выступлений средств массовой информации, а также писем, жалоб и заявлений участников дорожного движения, касающихся неправомерных действий сотрудников подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения и других подразделений органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения; акцентировать деятельность контрольно-профилактических подразделений на профилактику правонарушений со стороны сотрудников регистрационно-экзаменационных подразделений и подразделений технической и дорожной инспекций ГИБДД, административной практики и групп по выезду на место ДТП; не оставлять без реагирования ни одного нарушения законности и дисциплины подразделениями службы Госавтоинспекции;

---

<sup>1</sup> О совершенствовании контрольно-профилактической работы в подразделениях Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на региональном уровне и признании утратившими силу отдельных положений нормативных правовых актов МВД России [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 3 июля 2018 г. № 420. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

– по выявлению и пресечению нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения: осуществление проведения проверок по фактам правонарушений, совершенных сотрудниками подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения и других подразделений органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения; разработка и осуществление проведения в установленном порядке проверок по выявлению и пресечению правонарушений среди сотрудников подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения и других подразделений органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения.

Контрольно-профилактическое подразделение при осуществлении своей деятельности организует взаимодействие: с подразделениями собственной безопасности; с территориальными подразделениями органов внутренних дел; с другими правоохранительными органами.

Контрольно-профилактическое подразделение в своей деятельности поддерживает связи: с представителями общественных объединений и организаций; со средствами массовой информации; с участниками дорожного движения.

При организации проверок должны учитываться жалобы и заявления граждан, оперативная информация о работе сотрудников, результаты опросов (анкетирования) участников дорожного движения и индивидуально-воспитательной работы.

Проверяющий должен знать требования нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих деятельность ДПС, а также оперативную обстановку в зоне подлежащего проверке поста или на маршруте патрулирования.

#### *Формы контроля их виды и содержание*

Остановимся более подробно на существующих двух основных формах контроля:

Гласный контроль действий нарядов ДПС осуществляется путем систематических гласных проверок.

Проверка несения службы нарядов ДПС производится: командирами полков и их заместителями, командирами батальонов в составе полка, специального батальона ДПС, отдельного батальона ДПС – не реже одного раза в месяц; заместителями командиров батальонов – не реже двух раз в месяц; командирами рот (в составе батальонов), их заместителями, – не реже одного раза в неделю; командирами взводов (в составе батальонов, рот) или их заместителями, командирами отделений – ежедневно не реже одного раза за смену; командиром отдельного взвода ДПС, начальником

подразделения ГИБДД, в подчинении которого находится группа ДПС, старшим группы ДПС – не реже одного раза в течение дежурных суток.

При проведении гласной проверки проверяющий должен представиться, предъявить служебное удостоверение и предписание (кроме непосредственных и прямых начальников проверяемого) на право проверки.

О прибытии проверяющего (кроме непосредственных и прямых начальников проверяемого) сотрудники немедленно докладывают в дежурную часть.

По требованию проверяющего старший наряда (сотрудник) обязан доложить об обстановке в зоне ответственности поста (маршрута патрулирования), представить требуемую документацию, отвечать на заданные вопросы.

При проведении гласной проверки наряда ДПС в зависимости от поставленных задач устанавливается:

1. Наличие наряда на закрепленном посту (маршруте патрулирования) в конкретном месте согласно карточке или служебному заданию.

2. Соответствие внешнего вида сотрудников, их экипировки и оснащения установленным требованиям.

3. Соблюдение сотрудниками дисциплины и законности, установленных требований во взаимоотношениях с участниками дорожного движения, правомерность и полнота возбуждения дел об административных правонарушениях.

4. Знание служебных обязанностей, ориентировок, полученных на инструктаже и в процессе несения службы, и их выполнение.

5. Знание оперативной обстановки в зоне ответственности поста, маршрута патрулирования, состояния аварийности и особенностей несения службы.

6. Знание нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ДПС, умение руководствоваться их положениями.

7. Наличие, состояние закрепленного патрульного транспорта, средств связи, технических и специальных средств.

8. Умение и эффективность использования технических средств.

9. Качество несения службы, активность в предупреждении административных правонарушений, дорожно-транспортных происшествий.

10. Уровень взаимодействия с дежурной частью, другими нарядами, умение действовать в условиях осложнения дорожной и оперативной обстановки (путем дачи вводных).

Запрещается проверять несение службы путем провоцирующих действий.

11. Качество ведения производства по делам об административных правонарушениях.

Гласные проверки проводятся:

– командиром полка ДПС, его заместителем, командиром батальона (в составе полка ДПС), отдельного СБ ДПС, СБ ДПС, отдельного батальона ДПС – не реже 1 раза в месяц;

– заместителем командира батальона (в составе полка ДПС), отдельного СБ ДПС, СБ ДПС, отдельного батальона ДПС – не реже 2 раз в месяц;

– командиром роты (СР в составе полка ДПС, в составе отдельного СБ ДПС, отдельного батальона ДПС), отдельной СР ДПС, СР ДПС, отдельной роты ДПС и его заместителем – не реже 1 раза в неделю;

– командиром взвода или его заместителем каждого наряда ДПС – ежедневно, не реже 1 раза за смену;

– командиром отдельного взвода ДПС и отдельного специализированного взвода ДПС (и их заместителями), командиром отделения ДПС, начальником подразделения Госавтоинспекции на районном уровне, в подчинении которого находится группа ДПС, старшим группы ДПС не менее одного наряда – не реже 1 раза в течение дежурных суток.

При обнаружении во время гласной проверки недостатков в несении службы, проверяющий обязан на месте принять меры к их устранению и оказать сотруднику (наряду) практическую помощь.

Проверка не должна сводиться только к принятию доклада старшего наряда, осмотру документации и наблюдению за работой личного состава. Проверяющий обязан указать на обнаруженные им недостатки, потребовать их устранения и оказать наряду необходимую помощь. Особого внимания требуют сотрудники, не обладающие большим опытом работы, а также лица, впервые назначенные для несения службы на данный пост или маршрут. За грубое нарушение служебной дисциплины наряд или отдельные сотрудники могут быть отстранены проверяющим от несения службы.

О результатах гласной проверки сотрудников проверяющий в обязательном порядке производит запись в служебных книжках (журнале проверок несения службы), а по прибытии в дежурную часть строевого подразделения (территориального органа внутренних дел) – в постовой ведомости с указанием времени и номера (по дислокации) проверенного наряда, выявленных недостатках и оказанной практической помощи по их устранению. В необходимых случаях результаты проверки с указанием выявленных недостатков оформляются отдельным рапортом.

Записи о результатах проверок несения службы, осуществленных должностными лицами, не относящимися к командному составу строевого подразделения, заносятся в находящуюся в дежурной части книгу замечаний и предложений проверяющих.

Негласная проверка должна осуществляться не менее одного часа.

В ходе негласной проверки осуществляется контроль за:

1. Поведением сотрудника и соблюдением им дисциплины и законности.

2. Взаимоотношениями сотрудника с участниками дорожного движения.

3. Правомерностью используемых форм и методов контроля за дорожным движением, остановки транспортных средств, возбуждения дел об административных правонарушениях, осуществления иных административных действий.

4. Реагированием на нарушения правил дорожного движения, изменение оперативной и дорожно-транспортной обстановки.

5. Умением осуществлять распорядительно-регулирующие действия.

6. Выполнением других требований Наставления и иных нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции.

При визуальном наблюдении за несением дорожно-патрульной службы проверяемым сотрудником, сотрудники осуществляющие проверку, фиксируют выполнение последним требований приказов МВД России, регламентирующих деятельность дорожно-патрульной службы, а именно: время прибытия проверяемого сотрудника на пост или маршрут патрулирования; внешний вид проверяемого сотрудника (экипировка, чистота и опрятность формы одежды); реагирование проверяемого сотрудника на неисправность технических средств регулирования дорожного движения, неудовлетворительное состояние проезжей части дороги; правильность выбора проверяемым сотрудником места несения службы, соблюдение им порядка реагирования на нарушения Правил дорожного движения, допускаемые участниками дорожного движения; эффективность использования проверяемым сотрудником при осуществлении контроля за дорожным движением имеющихся на вооружении оперативно-технических средств; правильность методов остановки проверяемым сотрудником транспортных средств (своевременность подачи сигналов, правильность выполнения им установленных жестов); выполнение или невыполнение проверяемым сотрудником требований о запрещении остановки транспортных средств в случаях, не предусмотренных нормативными правовыми актами; соблюдение порядка взаимоотношений проверяемого сотрудника с участниками дорожного движения (подход к участнику дорожного движения, выполнение требований о культурном и вежливом обращении с гражданами, сообщение им о цели и причине остановки); соблюдение проверяемым сотрудником мер личной безопасности и безопасности участников дорожного движения; время, затрачиваемое проверяемым сотрудником для разбора нарушения Правил дорожного движения РФ; действия проверяемого сотрудника после разбора нарушения Правил дорожного движения РФ (возврат документов владельцу); принятие проверяемым сотрудником от участников дорожного движения денежных купюр, предметов, продуктов питания, горюче-смазочных материалов; использование проверяемым со-

трудником процессуальных документов (обоснованность наложения административного взыскания, сумма наложенного штрафа, вручение нарушителю постановления о наложении штрафа).

Негласные проверки проводятся в соответствии с составляемым на месяц графиком, утверждаемым командиром строевого подразделения или руководителем подразделения Госавтоинспекции территориального органа внутренних дел, в котором, при необходимости указываются фамилии сотрудников, в отношении которых планируется проведение проверки.

При возникновении объективных обстоятельств допускается проведение скрытой проверки вне утвержденного графика.

Руководитель подразделения, утвердивший график проведения скрытых проверок несения службы, несет персональную ответственность за его соблюдение, полноту и качество их проведения.

Проверки оперативно-служебной деятельности строевых подразделений осуществляются в соответствии со служебным заданием, утверждаемым вышестоящим руководителем, как правило, в плановом порядке.

Негласные проверки проводятся дежурным отделением с использованием позиционирующей системы ГЛОНАСС не менее двух раз за смену с отметкой в журнале контроля расстановки нарядов.

При выявлении во время негласной (скрытой) проверки нарушений дисциплины или законности, необходимости оказания наряду ДПС помощи, проверяющий прекращает наблюдение и принимает неотложные меры по пресечению противоправных действий сотрудников, оказанию соответствующей помощи.

По информации проверяющего, сотрудники, допустившие грубые нарушения служебных обязанностей, непосредственным (прямым) начальником могут быть отстранены от несения службы.

Сдача отстраненным от несения службы сотрудником вооружения, средств связи, технических и специальных средств, нагрудного знака, неиспользованных бланков процессуальных документов, возбужденных дел об административных правонарушениях с изъятыми документами, вещами, государственными регистрационными знаками, а также отбор от него объяснений обеспечиваются на месте или в расположении строевого подразделения в зависимости от конкретных обстоятельств.

Результаты проверки оформляются рапортом, к которому прилагают фотоматериалы, звуко-, видеозаписи, хронометражные таблицы и другие составленные документы, передаваемые руководству УГИБДД УМВД или строевого подразделения ДПС.

По рапорту проверяющего руководитель, назначивший скрытую проверку, принимает решение о необходимости проведения служебной проверки.

При наличии оснований полагать, что проверяемые сотрудники совершили действия, наказуемые в дисциплинарном или уголовном порядке, ма-

териалы скрытой проверки служат основанием для проведения служебного расследования или возбуждения уголовного дела органами прокуратуры.

Сотрудникам контрольно-профилактического подразделения для выполнения возложенных на них обязанностей предоставлено право: проводить в установленном порядке проверки деятельности сотрудников подразделений органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения (без применения форм и методов, предусмотренных Законом Российской Федерации «Об оперативно-розыскной деятельности»), а также использовать для фиксации результатов проверки аудио- и видеотехнику; осуществлять проверку служебной документации у проверяемых сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения; в присутствии проверяемых сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения, производить осмотр используемого ими служебного автотранспорта, предметов и документов, находящихся в служебных помещениях, столах, сейфах, а также осуществлять просмотр компьютерных баз данных; проверять знания сотрудниками органов внутренних дел, привлекаемыми для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения, требований нормативных правовых актов и документов; получать от сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения, необходимые объяснения, документы.

*Современные технологии контроля и управления силами и средствами Госавтоинспекции*

В современном мире одним из приоритетных направлений развития любой отрасли являются информационные, навигационные, телекоммуникационные и Nano технологии. Их применение повышает эффективность использования ресурсов, и ускоряет принятие решений в осуществлении любых задач стоящих перед органами внутренних дел, а также выстроить логичный процесс контроля над действиями личного состава. Для реализации обозначенных выше задач провидится активное внедрение современных систем связи, навигации и телеметрии. Так уже практически традиционными являются системы спутникового мониторинга и контроля автотранспорта; существует значительное количество систем, решающих задачи охраны и телеметрии стационарных и подвижных объектов для обеспечения эффективного управления имеющимися силами и средствами.

Многие организации по всей России проводят научно-исследовательскую деятельность, которая посвящена разработке современных автоматизированных систем и аппаратных комплексов, решающих задачи телеметрии и удаленного контроля подвижных и стационарных объектов; повышающих эффективность управления силами и средствами ОВД, в том

числе и подразделений ГИБДД; предоставляющих всю необходимую информацию для принятия управленческих решений руководящему звену.

Перечень основных технологий, используемых при построении аппаратно-программных комплексов сочетает в себе как используемые достаточно давно технологии и аппаратные средства, так и инновационные алгоритмы, и аппаратные решения, такие как:

1. Спутниковая навигация на открытой местности и с определением местоположения с использованием систем спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS.

2. Контроль состояния силовых агрегатов, подвижных элементов объектов и любых контактов транспортных средств при помощи широкого спектра сенсоров.

3. Удаленный доступ к ГИС-массивам и разнородным базам данных с использованием защищенных каналов связи.

4. Использование широкого спектра систем передачи данных по радиоканалу: систем УКВ-радиосвязи; передачи данных по GSM-сетям через HSCSD, GPRS\EDGE\UMTS; использование радиointерфейсов Bluetooth, ZigBee, WiFi и WiMAXS.

5. Применение быстроразворачиваемых децентрализованных систем связи с динамической маршрутизацией для осуществления радиопокрытия в сложных условиях.

6. Использование комбинированных технологий позиционирования внутри помещений с использованием аппаратных средств, обладающих минимальным энергопотреблением.

7. Внедрение технологий приема сигналов, использующих нетрадиционную постановку сигнально-помехового комплекса и осуществляющих одновременное полное разрешение всего множества полезных сигналов. Технологии подобного рода используются при разработке сверхчувствительного ГЛОНАСС\GPS – приемника способного решать задачи, позиционирования в городских каньонах при условии наличия сложных, в том числе наведенных помех.

На настоящий момент выпускаемая линейка аппаратно-программных средств, которые являются универсальными комплексами. Данные системы предназначены для решения задач охраны, телеметрии, удаленного доступа контроля, решения задач доступа к базам данных, обеспечения мобильного видеонаблюдения, личной навигации автотранспорта, обеспечения централизованного управления ресурсами. Системы отвечают всем тактико-техническим требованиям МВД Российской Федерации, предъявляемым к спутниковым системам мониторинга и контроля, и успешно внедряется в деятельность органов внутренних дел.

Внедрение таких мониторинговых систем, позволяющих контролировать местоположение мобильных экипажей в режиме реального времени, сокращает время реагирования на дорожно-транспортные происше-

ствия и повышает эффективность управления силами и средствами. Использование защищенных, устойчивых к помехам и сбоям каналов связи обеспечивает гарантированную доставку навигационной и служебной информации в дежурную часть подразделения. Устройство, установленное в патрульном автомобиле, принимает сигналы со спутников для определения своего текущего местоположения, скорости и направления движения. Полученные данные передаются по GPRS/GSM сети. Информационная посылка передается на выделенный IP-адрес в Интернете, после чего он попадает в диспетчерскую программу. В случае временного отсутствия мобильной связи осуществляется сохранение информации в памяти контролера и при попадании в зону действия сети автомобиля происходит доставка сохраненной информации. В каждой посылке содержится вся информация о перемещениях автомобиля с момента предыдущей посылки. Таким образом, можно наблюдать реальное месторасположение автотранспорта, состояние его исполнительных устройств и механизмов. Вся информация сохраняется на компьютере в дежурной части, и при необходимости возможно запросить историю перемещения прошлого дня, недели или месяца.

Количество рабочих мест, с которых можно наблюдать местоположение транспортных средств, ничем не ограничено. Например, программа мониторинга может быть установлена на рабочем месте руководителя Госавтоинспекции или его заместителей, в дежурной части подразделения, бухгалтерии и т.п. При работе программы данные о местоположении транспорта перекачиваются с сервера на клиентский компьютер. Время хранения архива данных в этом случае определяет сам пользователь. Гарантированный срок хранения данных на сервере – 1 год, но локальная копия может храниться и дольше.

Применение системы GPS-мониторинга позволяет: эффективно управлять силами и средствами Госавтоинспекции; исключить возможность отклонения от постов и маршрутов патрулирования.

При отклонении от маршрута на монитор поступает предупреждающее сообщение: обеспечивать возможность определения ближайшего исполнителя (наряда ДПС) при раскрытии преступлений по горячим следам, реагирования на изменение дорожной обстановки и сообщения граждан (ДТП, заторы и др.); обеспечивать контроль над пробегом машин и, соответственно, расходом горючего; иметь возможность просматривать записи перемещения нарядов в произвольный промежуток времени; при сопровождении колон в другие регионы и отсутствии карты местности определять, через какие пункты проходит движение транспортных средств, а также их местонахождение. В случаях сопровождения автобусов с детьми – контролировать соблюдение скоростного режима, а также режима работы водителей.

В режиме реального времени дежурная часть получает полную информацию о скорости, направлении движения и показаниях бортовых датчиков патрульного автомобиля.

В состав системы мониторинга транспорта входят: мобильные контроллеры, устанавливаемые в транспортные средства; сервер накопления и хранения данных о движении транспортных средств; рабочие места, оснащенные соответствующей программой и подключенные в сеть Интернет.

В настоящее время разработана и внедрена в ряде регионов России автоматизированная система специального назначения для информационной поддержки задач планирования и управления силами и средствами в дежурных частях ГИБДД с использованием ГИС – технологий (ФИС – ГИБДД-М).

Система предназначена для качественного улучшения работы по информационному обеспечению: планирования расстановки сил и средств и проводимых ГИБДД операций; действий дежурного при проведении операций путем применения современных компьютерных технологий, обеспечивающих решения функциональных задач с использованием цифровой картографической информации о местности.

Отдельно стоит отметить внедрение во многих субъектах Российской Федерации информационных систем, автоматизирующих непосредственную работу всех подразделений ГИБДД.

Автоматизированные аналитико-статистические информационные системы предназначены для сбора и обработки большого объема первичной информации. Накопленная информация может выдаваться по запросам, т.е. система может выполнять справочные функции. Справочная информационно-аналитическая система Государственной инспекции безопасности дорожного движения предназначена для сбора, накопления, анализа информации и подготовки отчетов по ДТП и административно-правовой деятельности. Основными задачами системы являются ведение и корректировка статистических данных о ДТП, преступлениях и административных правонарушениях в области дорожного движения, и лицах их совершивших, выдаче водительских удостоверений на право управления транспортными средствами, регистрации транспортных средств на территории региона, учет процессуальных документов, используемых личным составом для фиксации нарушений Правил дорожного движения и т.д. С помощью системы можно: вводить новые статистические показатели; корректировать введенные показатели; получать информацию с баз данных; представлять выборки информации по необходимым срокам, по региону, подразделению, лицам личного состава; формировать отчеты; прогнозировать аварийность с помощью экстраполяционных моделей; выявлять регионы с меньшей аварийностью и т.д.

Таким образом, в современной технологии, как неотъемлемая часть научно-технического прогресса, играют все большую роль в деятельности органов внутренних дел, и в частности повышают уровень контроля за соблюдением законности и дисциплины в действиях сотрудников ОВД.

В заключение хотелось бы отметить, что сфера безопасности дорожного движения, как никакая другая область административного управления, нуждается в постоянном контроле, поскольку дорожно-патрульная служба осуществляет большой спектр контрольно-надзорных и разрешительных функций. Кроме того, основное рабочее время сотрудников ДПС затрачивается на общение с участниками дорожного движения. Взаимодействие сотрудника ГИБДД с населением основано на установленной законодательством совокупности их взаимных прав и обязанностей. Требуя исполнения закона гражданами, сотрудники ГИБДД должны сами показывать пример образцового поведения на дорогах. В виду такой публичности, сотрудники ДПС постоянно подвергаются критике со стороны населения, средств массовой информации и органов власти, как за недостаточную активность в пресечении правонарушений, так и за неоправданную беспринципность и формализм. Поэтому контроль и проведение проверок за выполнением личным составом ДПС ГИБДД своих непосредственных должностных обязанностей, руководящим составом структурных подразделений ДПС ГИБДД являются неотъемлемой частью учебно-воспитательного процесса и борьбы с коррупцией. Однако периодичность, методика и тактика контроля должны быть адекватны полномочиям, объёму и характеру деятельности конкретных должностных лиц.

### **ГЛАВА 3. ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

#### **§ 1. Учет дорожно-транспортных происшествий**

Правила учета дорожно-транспортных происшествий обязательны для выполнения на всей территории Российской Федерации.

Показателями являются – количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

Система государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Порядок ведения государственного учета, использования учетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения законом «О безопасности дорожного движения» отнесены к компетенции Правительства Российской Федерации. Поэтому действующие в настоящее время в Российской Федерации «Правила учета дорожно-транспортных происшествий» утверждены постановлением Правительства РФ от 19 сентября 2020 г. № 1502.

Однако принимаемые отраслевыми министерствами и ведомствами подзаконные акты, устанавливающие порядок учета происшествий в подведомственных отраслях управления, опираются на правовые нормы, закрепленные в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» и постановлении Правительства России от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Основные понятия и термины, используемые в настоящих Правилах: «автомобильная дорога» – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооруже-

ния, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты и элементы обустройства автомобильных дорог. К автомобильным дорогам приравнивается улично-дорожная сеть городов и населенных пунктов;

«владельцы транспортных средств» – юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств;

«погибший» – лицо, являвшееся участником дорожно-транспортного происшествия, умершее на месте дорожно-транспортного происшествия либо от его последствий в течение 30 последующих суток;

«раненый» – лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его лечение в медицинских организациях в стационарных условиях на срок не менее одних суток либо в амбулаторных условиях или в условиях дневного стационара;

«транспортное средство» – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (устройство на колесном ходу категории L, M, N, O, велосипед с двигателем, мотонарты, трамвай, троллейбус, трактор, самоходная машина, мотоблок, а также гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных);

«улично-дорожная сеть» – система объектов капитального строительства, включая улицы и дороги различных категорий и входящие в их состав объекты дорожно-мостового строительства (путепроводы, мосты, туннели, эстакады и другие подобные сооружения), предназначенные для движения транспортных средств и пешеходов.

Термины и определения «дорожно-транспортное происшествие» и «дорога» для целей настоящих Правил применяются согласно ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Для отнесения ДТП к определенному виду необходимо руководствоваться следующими определениями:

Столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

Опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

Наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

Наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

Наезд на животного – происшествие, при котором транспортное средство наехало на животное, и которое по определению не может быть отнесено к виду Наезд на гужевой транспорт.

Падение пассажира – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

Иной вид ДТП – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам, такие как съезд с дороги, падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

Под условиями возникновения ДТП понимается совокупность характеристик дороги, транспортных средств, водителя и окружающей среды в момент совершения ДТП. Эти характеристики могут оставаться неизменными до и после возникновения ДТП и не обязательно иметь с ним причинную связь.

Обстоятельства возникновения ДТП – действия (или бездействие) участников дорожного движения, иных причастных к ДТП лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения ДТП. В отличие от условий обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения ДТП по времени.

Причины возникновения ДТП можно определить, как «совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного ДТП». Приведенное определение соответствует мнению большинства специалистов, считающих, что к ДТП приводит большое число одновременно возникающих факторов, а поскольку число этих факторов и динамика их изменения в цепи событий, ведущих к ДТП, составляет различные комбинации, изучение причинных связей является сложной задачей со множеством неизвестных.

Такое разделение основано на предположении, что участник дорожного движения должен приспосабливаться к любой ситуации, возникающей на дороге, компенсировать сбои, происходящие в системе «водитель–автомобиль–дорога» (ВАД). Однако процесс исследования причин будет более эффективным, если выяснять, почему человек действует ошибочно при создавшихся обстоятельствах и в данной ситуации. При таком подходе часто могут быть выявлены причины (устранимые причины) в системе организации движения, организации перевозок, конструкции автомобиля и т.д.

Порядок организации учета дорожно-транспортных происшествий, сбора сведений о них, обеспечения контроля за полнотой и достоверностью этих сведений, в целях формирования государственных статистических показателей безопасности дорожного движения, обеспечения возможности оценки и прогнозирования развития обстановки в области безопасности дорожного движения, анализа причин и условий, способствовавших совершению ДТП, а также выработки мер, направленных на предупреждение возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, утвержден приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699.

Ввод сведений в карточку учета дорожно-транспортных происшествий и последующая обработка информации о ДТП осуществляется в электронном виде с использованием автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции, автоматизированной системы учета дорожно-транспортных происшествий и многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Учет и сбор сведений о ДТП осуществляется подразделениями Госавтоинспекции на районном уровне, специализированными подразделениями Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации.

Учету подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий. В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

ДТП считается учтенным, если сведения о нем введены в автоматизированную информационно-управляющую систему Госавтоинспекции и информация внесена в основные разделы электронной формы карточки учета дорожно-транспортного происшествия, включенным в государственную статистическую отчетность – если сведения о нем внесены и сохранены в установленном порядке в автоматизированной системе учета дорожно-транспортных происшествий в электронной форме.

Годовой массив сведений о ДТП формируется на основе включенных в государственную статистическую отчетность данных о ДТП в два

этапа: до 24 часов 10 января года, следующего за отчетным, и до 24 часов 31 января года, следующего за отчетным.

ДТП, произошедшие в отчетном году и по объективным причинам не включенные в государственную статистическую отчетность после окончательного закрытия годового массива сведений о ДТП, включаются в государственную статистическую отчетность в следующем за отчетный год. Датой таких ДТП считается дата получения информации о необходимости их включения в государственную статистическую отчетность. Информация по каждому такому факту передается в подразделение Госавтоинспекции на федеральном уровне с мотивированным рапортом руководителя (его заместителя) подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне, отражающим причины, по которым сведения не были включены в государственную статистическую отчетность.

Анализу подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий. Целью анализа сведений о ДТП является изучение причин, условий и обстоятельств возникновения ДТП для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне организуют выполнение подразделениями Госавтоинспекции на районном уровне, специализированными подразделениями Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации функций по учету, сбору и анализу сведений о ДТП.

Главные государственные инспекторы безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации обеспечивают ведение и правильность учета и сбора сведений о ДТП, своевременность передачи их на федеральный уровень, сохранность данных.

Доступ к сведениям о ДТП, содержащимся в базах данных автоматизированных систем органов внутренних дел Российской Федерации территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях и их структурных подразделений, организуется главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации по согласованию с руководителями территориальных органов МВД России на региональном уровне.

Координацию, организационно-методическое обеспечение и контроль деятельности по учету, сбору и анализу сведений о ДТП осуществляет подразделение Госавтоинспекции на федеральном уровне.

Достижение цели снижения количества дорожно-транспортных происшествий и снижение дорожно-транспортного травматизма невозможно без тесного взаимодействия с гражданами. Применение современных технологий для взаимодействия с гражданами позволяет оперативно решать поставленные задачи, а также повышать качество государственных услуг в области обеспечения безопасности дорожного движения. В соответствии с этим Министерство внутренних дел постепенно расширило возможности своего интернет сайта, как наиболее доступного источника информации. В данный момент любой пользователь имеет возможность получить информацию о состоянии безопасности дорожного движения в каждом конкретном регионе, для этого в общем доступе размещается информация о дорожно-транспортных происшествиях, местах их концентрации. Указанная информация предоставляется с использованием мощностей базы данных «АИУС ГИБДД». Граждане, обратившиеся за данной информацией, могут произвести выборку по различным критериям, от выбора субъекта и временных рамок, до причин, повлекших совершение ДТП и количестве участников. Кроме того, официальный сайт ГИБДД РФ позволяет гражданам получать информацию о неуплаченных штрафах или информацию о транспортном средстве: количество регистрационных действий, наличие запретов и ограничений, нахождение в розыске. Полученная информация позволяет гражданам защититься от преступных посягательств, а также самим не допускать правонарушений, например, несвоевременной уплаты административного штрафа ответственность за которое предусмотрена ст. 20.25 КоАП РФ. Подобный функционал постоянно развивается и ведёт к более полной защите прав и законных интересов граждан. Так, была добавлена возможность подачи жалобы на постановление о привлечении к административной ответственности, вынесенное при помощи технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений. Заявление, написанное в свободной форме, должно содержать доказательную базу непричастности лица, таковым может послужить договор купли-продажи транспортного средства. Подобный способ направления жалобы позволяет сократить время на личное образование граждан в подразделения ГИБДД, и соответственно помогает отменить незаконное постановление до его вступления в законную силу, соответственно без участия органов суда.

Расширение автоматического контроля и надзора за дорожным движением ведет к улучшению показателей аварийности, постепенно уменьшая количество происшествий. Компания «ГЛОНАСС-БДД» проанализировала данные о более чем 15 тысячах комплексов фотовидеофиксации и статистики ДТП с пострадавшими на дорогах России за последние 5 лет.

Лидерами среди регионов с большим количеством камер (более 500 единиц) стали Самарская область, где 19 % комплексов положительно повлияли на дорожную статистику, а также Республика Татарстан, где этот показатель составляет 10 %. Также отмечается положительная динамика

эффективных регионов с количеством камер от 200 до 500: Вологодская область (21 %), Рязанская область (18 %), Челябинская область (17 %).

Среди регионов с небольшим количеством камер (от 50 до 200 единиц) лидером стала Республика Северная Осетия – Алания (38 % камер повлияли на статистику нарушений ПДД). На втором месте – Красноярский край (35 %), на третьем – Сахалинская область (20 %). Кроме того, была подведена статистика характеристик транспортного потока, например, в Элисте всего за 20 недель доля водителей, соблюдающих скоростной режим в местах установки камер, увеличилась с 24 до 59 %. Так применение подобных современных технологий на практике демонстрирует выполнение профилактической функции.

На территории Российской Федерации применение специальных технических средств ведется с 2008 года. Благодаря этой работе появляется возможность выявлять не только нарушения скоростного режима, но и что немаловажно, нарушения правил парковки транспортных средств. Помимо повышения дисциплинированности участников движения позволяет уменьшить нагрузку на сотрудников подразделений ГИБДД и исключить коррупционные проявления в данной среде. Зачастую применение технических комплексов помогает фиксировать максимальное количество нарушений, произошедших на фиксируемом участке в зоне контроля, в то время как инспектор физически не может сделать этого, так как затрачивается часть времени на осуществление процессуальных действий в отношении правонарушителя.

Федеральным законом от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в КоАП РФ внесены поправки, устанавливающие возможность фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото и киносъемки, видеозаписи. Это послужило причиной создания в системе МВД новых подразделений ГИБДД центров (групп) автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

Контроль и надзор за дорожным движением с применением технологий не ограничивается системами автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений. В качестве испытаний на дорогах РФ происходит применение беспилотных летательных аппаратов. Применение БПЛА обеспечивает помощь в выполнении поставленных задач по поиску и выявлению угнанных автомобилей, обнаружению нарушителей ПДД и контролю за состоянием движения. На вооружении ряда подразделений ГИБДД стоят разработки БПЛА отечественных брендов «Зала», «Орлан», «Элерон-10».

Эти комплексы имеют возможность идентифицировать государственные регистрационные знаки с воздуха и при необходимости объявить автомобиль в розыск. Полученные данные о месте нахождения, скорости и направлении движения в режиме реального времени устройство передает оператору БПЛА, что существенно сокращает время на поиск транспортного средства.

Целесообразно обозначить основные функции БПЛА в обеспечении безопасности дорожного движения:

- моментальное выявление и идентификация нарушителей правил дорожного движения независимо от времени суток;
- незамедлительный поиск и преследование участников ДТП в случае попытки скрыться с места происшествия;
- наблюдение и отслеживание на труднодоступных участках местности разыскиваемых и недавно угнанных автомобилей в режиме реального времени;
- выявление автотранспорта, незаконно припаркованного в местах, где парковка запрещена в соответствии с ПДД;
- контроль за ситуацией на отрезках автодорог, где установка стационарных систем наблюдения технически невозможна.

В отличие от предыдущей группы технических средств, БПЛА не могут полностью заменить сотрудников Госавтоинспекции. Летательные аппараты позволяют лишь улучшить качество работы сотрудника и осуществлять контроль за дорожным движением более продуктивно. По данным Министерства внутренних дел, сотрудники ГИБДД на аварийно опасных участках в ходе рейдов с применением БПЛА ежедневно выявляют значительное количество грубых нарушений ПДД как в дневное время суток, так и в ночное. К таким действиям можно отнести выезд на полосу встречного движения, проезд перекрестков и железнодорожных переездов на запрещающий сигнал светофора, движение по обочине, нарушение скоростного режима и т.д.

Технические возможности БПЛА позволяют своевременно обнаружить, зафиксировать нарушение Правил дорожного движения и передать информацию ближайшему экипажу ДПС для пресечения совершения административно наказуемого деяния. Что в конечном итоге обеспечивает пресечение аварийно опасных нарушений, представляющих угрозу безопасности движения.

Немаловажной функцией БПЛА выступает мониторинг потока автотранспорта. В связи с возрастанием количества транспортных средств применение беспилотных технологий для контроля и анализа дорожной обстановки становится эффективнее, надежнее и безопаснее, чем несение дорожно-патрульной службы.

Можно сделать вывод, что применение беспилотных летательных аппаратов с целью контроля и надзора за дорожным движением ведет к сни-

жению количества дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий. Повышается мобильность и оперативность выполнения поставленных задач сотрудниками ДПС, оперативность прибытия на место происшествия делают БПЛА надежным и незаменимым помощником для сотрудников ДПС при несении дорожно-патрульной службы.

Системы автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений под управлением ЦАФАП ГИБДД Субъектов Российской Федерации играют большую роль в предупреждении административных правонарушений и ДТП, повышая уровень правосознательности и дорожно-транспортной дисциплины граждан.

Внедрение сложных технических устройств непременно сопряжено с рядом возникающих проблем. Сопряжены они, как правило, не только с проблемами самого программного обеспечения и аппаратной части устройств. Но и с правовой составляющей использования современных технологий при осуществлении надзора и контроля за дорожным движением.

К проблемам технического характера можно отнести невозможность идентификации автомобиля-нарушителя ПДД:

- отсутствие возможности распознавания сильнозагрязненных государственных регистрационных знаков (ГРЗ) в плохих погодных условиях (туман, дождь, снег) или намеренно загрязненных номерных знаков;
- управление автомобилем нарушителем без установленных государственных регистрационных знаков или установка их с нарушением.

Вследствие указанных недостатков вероятность обнаружения автомобиля, нарушившего скоростной режим существенно снижается.

Решение подобных проблем может быть найдено во внедрении специальных технических средств виде специальных чипов, которые будут считываться техническими средствами организации дорожного движения в целом и средств автоматической фото-видео фиксации административных правонарушений, в частности. Применение подобных радиометок позволит полностью решить первую указанную проблему. Подобное решение может быть применено в новом типе государственных регистрационных знаков или при помощи расширения функционала систем «Глонасс».

В настоящее время существует проблема нарушения установки стационарных и передвижных комплексов фотовидеофиксации административных правонарушений самими владельцами подобных устройств. Также отсутствует четкий механизм регламентации выбора мест установки технических средств, нормы носят рекомендательный характер.

Некоторые водители ТС прибегают к установке на свои автомобили различных приспособлений, которые делают невозможной идентификацию государственного номерного знака, например, установка перед ГРЗ любых предметов. Данная проблема была предусмотрена законодателем и регламентирована следующими положениями законодательства.

При установке устройств, ограничивающих возможность считывания сотрудник ГИБДД правомерно составляет протокол по ст. 12.2 КоАП РФ, т.к. нарушаются требования п. 5 приложения к ГОСТ Р 50577-2018. «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования (с Изменениями № 1–3)», т.к. запрещается закрывать знак любыми материалами.

В то же время в законодательстве существует существенный пробел – не регламентирован момент с установкой над пластиной госномера дополнительных элементов транспортного средства, которые позволяют скрыть номер от средств автоматического контроля за дорожным движением, установленных на столбах, путепроводах, специальных стойках.

Разумеется, единственным способом пресечения подобных правонарушений является непосредственный контроль и надзор за дорожным движением сотрудниками дорожно-патрульной службы. Только ИДПС могут своевременно выявить пресечь и привлечь к ответственности виновное лицо, тем самым обеспечить безопасность остальных участников дорожного движения.

Одна из проблем возникла из-за несоответствия требованиям при введении в эксплуатацию комплексов, имеющих возможность автоматической проверки наличия договора обязательного страхования гражданской ответственности. Проблема возникла в результате отсутствия таковых данных в базе или задержки ввода информации о заключении договора страхования с владельцем транспортного средства.

Решение указанных проблем должно происходить по 2 м направлениям: улучшение технической и программной составляющей технических средств и совершенствование законодательства в области их применения с целью контроля и надзора за дорожным движением. Регламентация процесса установки и эксплуатации специальных технических средств контроля и надзора, расширение перечня доступных государственных услуг оказываемых по средствам официальных порталов ГИБДД или Государственных услуг.

Анализ результатов работы по применению в Хабаровском крае средств фотовидеофиксации позволяет выделить несколько направлений, требующих разрешения в ближайшей перспективе.

Так, всегда будет оставаться актуальным вопрос получения надлежащей доказательной базы, поскольку, как показывает практика применения средств автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в Хабаровском крае, никакой прописанный алгоритм работы комплекса фотовидеофиксации (у каждого производителя он свой) не может исключить ошибочную фиксацию транспортных средств, водители которых фактически Правил дорожного движения не нарушали. Написанные программы зачастую работают только в идеальных условиях, не включающих в себя метеорологические особенности региона,

а также иные нестандартные события, которые могут возникнуть при их применении (дорожно-транспортные происшествия, различного рода дорожные работы, кратковременные регулировочные действия и т.п.).

Такие оформленные материалы, как правило, отменяются и получают широкую огласку в обществе, и впоследствии эти факты негативно сказываются на дальнейшей практике центров фотовидеофиксации.

Можно согласиться с тем, что для такого нарушения, как превышение скорости движения транспортного средства, перечень требуемых доказательств достаточно ограничен и сводится к получению нескольких фотографий и результатов измерения. Здесь необходимо только на стадии получения таких материалов со средств автоматической фиксации предусмотреть алгоритм контроля (защиты) от получения материалов, сформированных неисправным комплексом фотовидеофиксации (например, с показаниями зафиксированной скорости свыше 200 км/ч отправлять материал на дополнительную проверку и т.п.).

Механизм обработки таких однокадровых материалов, позволяющих на одном снимке получить все требуемые для всестороннего полного и объективного рассмотрения дела доказательства, достаточно прост и не требует временных затрат для должностного лица, рассматривающего дело об административном правонарушении.

Как правило, такие процессы решаются за счет их автоматизации с использованием применяемого программного обеспечения, позволяющего на сегодняшний день существенно сократить время стандартных операций, необходимых для вынесения постановления по делу об административном правонарушении.

Но если обратиться к материалам, получаемым в результате применения специальных технических средств, фиксирующих такие правонарушения как, например, проезд на запрещающий сигнал светофора, возможность получения «ошибочно» зафиксированных правонарушений повышается в зависимости от погодных условий, состояния дорожной разметки, и иных дорожных обстоятельств, т.е. фактически алгоритм работы комплекса фотовидеофиксации не нарушен, но при этом сформированные им доказательства не позволяют сделать вывод о наличии события того или иного правонарушения. *Например, зимой из-за климатических условий региона при квалификации правонарушений, предусмотренных ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ, дорожная разметка 1.12 приложения 2 ПДД РФ, может быть не видна, а на сформированном материале водитель транспортного средства перед ней не остановился, и пересек линию установки дорожного знака 6.16 приложения 1 ПДД ПФ «Стоп-линия», который он не мог видеть по объективным причинам (видимость ему загоразживал остановившийся перед знаком автобус.*

Обязательным условием изучения таких правонарушений является формируемая комплексом видеозапись, которая не только позволяет со-

труднику объективно исследовать все доказательства, но и исключает различные доводы об отсутствии события административного правонарушения, выдвигаемых лицом как в жалобе на постановление по делу об административном правонарушении, так и на стадии ее подготовки в ходе приема или в телефонном разговоре. Продолжительность такой видеозаписи, как правило, составляет от десяти секунд до одной минуты. Более одной минуты запись длится в исключительных случаях.

Таким образом, исследование сотрудником каждого оформляемого материала, с учетом разнообразия видов, применяемых в Хабаровском крае средств фотовидеофиксации, является обязательным и на сегодняшний день не может быть отдано на откуп различного рода компьютерным алгоритмам обработки.

Изложенное позволяет прийти к выводу, что количество «качественно» оформляемых материалов, получаемых со средств фотовидеофиксации, при неизменном количестве личного состава, осуществляющего обработку материалов, существенно снижается при расширении видов нарушений, выявляемых средствами фотовидеофиксации правонарушений.

При этом необходимость названного расширения является полностью оправданной, поскольку контроль, например, только скоростного режима оказывает влияние на скорость транспортного потока, а значит и на последствия при возникновении дорожно-транспортных происшествий, но, не решает проблемы по исключению причины этого дорожно-транспортного происшествия, поскольку данный вид нарушения не контролируется, а значит, не предупреждается.

Изложенное является основной проблемой, возникающей при реализации своих полномочий сотрудниками ЦАФАП, поскольку надлежащее оформление каждого материала требует соответствующих временных затрат, и с увеличением их количества не исключается проявление человеческого фактора, в результате чего имеются предпосылки к необоснованному привлечению к административной ответственности.

Штатная численность ЦАФАП сейчас составляет 30 единиц, из них 15 единиц аттестованного состава, 15 единиц вольнонаемных работников.

На сегодняшний день количество оформляемых должностными лицами ЦАФАП правонарушений позволяет надлежащим образом исполнять свои обязанности, в т.ч. по объективному исследованию всех обстоятельств дела в совокупности.

Решением данной проблемы в будущем, с учетом развития системы фотовидеофиксации в крае, ежегодного увеличения количества фиксируемых правонарушений, может стать предварительная обработка материалов, осуществляемая работниками учреждения, обслуживающего данную систему. В настоящее время такие работы не проводятся.

Данное решение позволит высвободить личный состав ЦАФАП от осуществления работ по предварительной проверке правильности алго-

ритма работы комплекса фотовидеофиксации, не связанных с реализацией полномочий по надзору за дорожным движением.

Несмотря на сложности при обработке материалов, не связанных с осуществлением контроля за скоростным режимом, или, например, контролем за нарушениями, связанными с остановкой и стоянкой транспортных средств, именно это направление и должно в ближайшие годы получить свое развитие.

Развитие должно заключаться не в шаблонном обустройстве дорог средствами фотовидеофиксации, контролируя повсеместно исключительно скоростной режим, а в качественном распределении приоритетов при расстановке оборудования, предъявлении требований к его качественным характеристикам, видам выявляемых правонарушений и получению надлежащей доказательной базы.

В обязательном порядке решение о применении работающих в автоматическом режиме специальных технических средств должно осуществляться на основе анализа аварийности, выявления типичных нарушений для контролируемого участка, которые напрямую влияют на риски возникновения дорожно-транспортных происшествий, и последующего контроля в приоритете именно за данным видом правонарушений.

Но при этом выбор мест применения средств фотовидеофиксации не должен сводиться только к статистическим показателям. Места концентрации дорожно-транспортных происшествий должны обустриваться средствами фотовидеофиксации в первую очередь, но также необходимо уделять внимание и тем участкам дорог, где вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий достаточно высока. Данные участки не должны оставаться без внимания.

Решая проблемы конкретного перекрестка, фиксируя на нем типичные для него нарушения правил дорожного движения, риск возникновения дорожно-транспортных происшествий снижается.

Не менее значимым фактором при выборе оборудования должно стать качество получаемого материала об административном правонарушении. Данный материал не должен быть формальным видеороликом низкого качества, а материал, полностью отвечающий требованиям к доказательствам по делам об административных правонарушениях. Отдельное внимание должно уделяться к возможностям работы оборудования в темное время суток, т.к. не каждое оборудование, несмотря на заверения производителя, может надлежащим образом фиксировать, распознавать нарушения при данных условиях и формировать требуемую доказательную базу.

Существенным условием работы оборудования также должно стать изучение его возможностей в части фиксации заявленного вида правонарушения. Необходим механизм обязательного обслуживания производителем поставленного оборудования не менее 3 лет со ввода его в эксплуа-

тацию. Производители низкокачественного оборудования должны быть лишены возможности участвовать в обустройстве дорог.

Требования к функциональным свойствам средств фотовидеофиксации должно также определяться исключительно государством, а не каждым разработчиком по своему усмотрению. Реализация таких требований позволит исключить недобросовестную конкуренцию при закупках в данной сфере, а также предотвратит обустройство улично-дорожной сети некачественным оборудованием. Алгоритм работы комплексов фотовидеофиксации по получению доказательств должен быть понятен всем участникам правоотношений, в т.ч. лицам, привлекаемым к административной ответственности. Вопросы запуска средств фотовидеофиксации после обустройства ими дорог также требуют уточнения. Итогом обустройства дороги средствами фотовидеофиксации должен стать не факт их установки с так называемыми «заводскими» настройками, а факт их запуска, с настройками под контролируемый участок дороги, и поступлением соответствующих данных в ЦАФАП либо иное учреждение, осуществляющее обработку получаемой информации о нарушениях с данного комплекса.

При рассмотрении проблемных вопросов в разрезе Хабаровского края необходимо также остановиться на территориальных особенностях региона.

Так, при выборе мест применения средств фотовидеофиксации в Хабаровском крае в обязательном порядке изучается в первую очередь возможность применения оборудования в конкретном месте, поскольку протяженность дорог и географические особенности местности, напрямую влияют на возможность применения оборудования. Отсутствие сигнала оператора связи либо нестабильность сигнала, а также отсутствие источника электроэнергии, исключает возможность применения оборудования.

С учетом изложенного, система фотовидеофиксации Хабаровского края в основном сосредоточена в населенных пунктах центральной и южной части края. На сегодняшний день средства автоматической фотовидеофиксации применяются в 4 из 17 районов края, а также в двух городах (Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре).

Последующее совершенствование на региональном уровне организации деятельности по использованию средств фотовидеофиксации при надзоре за дорожным движением видится в объединении всех участников правоотношений, обеспечивающих функционирование системы фотовидеофиксации, в одно целое. На сегодняшний день система фотовидеофиксации, на примере Хабаровского края, представляет собой совокупность различных хозяйствующих субъектов, применение средств фотовидеофиксации у которых не является основной (приоритетной) деятельностью.

С учетом постоянного развития системы фотовидеофиксации, их объединение в субъектах Российской Федерации в единое учреждение со временем неизбежно, т.к. это является очевидным выходом, позволяющим

существенно повысить эффективность работы системы, территориально принимать своевременные и необходимые решения для поддержания системы в работоспособном состоянии, ее совершенствования и развития. Обязательным условием такого преобразования должно стать то, что деятельность по применению в регионе средств фотовидеофиксации будет являться основным видом деятельности учреждения, цель которой – сокращение аварийности.

В настоящее время мероприятия по финансированию системы фотовидеофиксации, в т.ч. по отправке почтовых отправлений, уже осуществляются в основном по региональному признаку. Исключением являются федеральные программы. Денежные средства, полученные от уплаты административных штрафов, наложенных по постановлениям, вынесенным на основании зафиксированного в регионе правонарушения, зачисляются в дорожный фонд соответствующего субъекта Российской Федерации. Таким образом, существующая система фотовидеофиксации основывается на территориальном признаке, но при этом не имеет четко выраженной структуры – ядра управления.

Ядром данной структуры видится региональное учреждение, в полномочия которого будут входить вопросы обеспечения безопасности дорожного движения при использовании средств автоматической фотовидеофиксации, обеспечения работоспособности применяемого для фиксации правонарушений оборудования, развития системы на основе объективных задач, в т.ч. по расширению перечня фиксируемых правонарушений, являющихся на конкретном участке причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также мониторинга транспортного потока, обеспечения, на основе разветвленной сети комплексов фотовидеофиксации, контроля за пассажирскими перевозками, перевозками крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

Кроме того, рассматриваемое учреждение должно осуществлять функции по предварительной обработке материалов, поступающих со средств фотовидеофиксации, а также функции администратора соответствующих доходов бюджета, пополняемых в результате уплаты административных штрафов, налагаемых сотрудниками ЦАФАП.

Следующим этапом, в случае успешной реализации всех вышеперечисленных инициатив, должно стать делегирование должностным лицам учреждения полномочий по привлечению собственников транспортных средств к административной ответственности в связи с фиксацией работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами правонарушений в области дорожного движения.

Не согласимся с мнением автора А.П. Шергина, что «расширение круга органов, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях, не способствует обеспечению объективности рассмотрения дел об административных правонарушениях, о чем свидетельствуют

результаты рассмотрения жалоб на постановления по делам об административных правонарушениях. Отменены или изменены каждые три из пяти обжалованных постановлений несудебных органов административной юрисдикции». Действительно, статистические данные результатов, рассмотренных за 2017–2020 гг. в ЦАФАП жалоб на постановления по делам об административных правонарушениях подтверждают, что три из пяти обжалованных постановлений отменяются. Доля обжалованных при этом постановлений в 2020 г. составила 0,3 % от общего числа вынесенных. Но здесь не учитывается то, что лица, привлеченные к административной ответственности, как правило, в преобладающем большинстве случаев, на примере данных Хабаровского края, реализуют свое право на обжалование вынесенного в отношении них постановления по делу об административном правонарушении, доказывая при рассмотрении жалобы, что принадлежащее им транспортное средство было, например, в пользовании другого лица.

Реализация собственниками транспортных средств своего права и последующая отмена постановления по делу об административном правонарушении само по себе не свидетельствует о незаконности вынесенного постановления, а значит и о необъективности рассмотрения дела. Впоследствии лица, управлявшие транспортными средствами, привлекаются к административной ответственности.

## **§ 2. Анализ дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения и административно-юрисдикционной деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

Существующие подходы к изучению причин ДТП можно подразделить на две основных категории: детальное изучение отдельных ДТП и исследование групп ДТП в местах их концентрации.

Анализ групп причин происшествий в местах концентрации ДТП на улично-дорожной сети связан с определением таких признаков ДТП, как вид, место, время, число пострадавших, тяжесть последствий, материальный ущерб и т.п. Из этого анализа пытаются найти зависимости, которые позволили бы определить причины ДТП в другие потенциальные очаги аварийности и спрогнозировать аварийность, которая из-за этих причин могла быть.

Выявление причин ДТП, их систематизация, определение степени влияния на механизм ДТП в местах их концентрации имеет значение и в том смысле, что обязательным условием при этом является выявление главных, определяющих причин, так как в противном случае, будет невозможно определить их действительную природу, роль и значимость каждого из действующих компонентов системы «ЧАДС».

Анализ причин ДТД предполагает качественный и количественный анализ статистических данных о ДТП, что дает возможность выработать эффективные управленческие решения по ОБДД на автомобильном транспорте.

#### *А) Качественный анализ причин ДТП*

Выводы эксперта по безопасности дорожного движения являются наиболее важным фактором идентификации причин опасности в анализируемой территориальной единице. Они должны выходить за рамки фактических данных, имеющих в статистике, и должны включать:

- определение «потенциально опасных событий», которые еще не вызвали ДТП, но при определенном стечении обстоятельств могут их вызвать;
- выявление «опасных событий», которые маловероятны и, в связи с этим, редко приводит к ДТП, но могут иметь тяжелые последствия;
- устранение из рассматриваемых «опасных событий» тех, которые практически несущественны.

Качественный анализ причин ДТП предполагает последующее их ранжирование и учет степени серьезности опасности, частоту проявления и тяжести последствий, к которым они могут привести.

Анализ подходов при описании признаков причин вероятностных ДТП – «опасное событие» дает возможность провести следующую классификацию признаков причин ДТП:

По серьезности опасности:

- катастрофические; критические; предельно допустимые; вызывающие беспокойство.

По вероятности проявления:

- неотвратимые; незначительные; умеренные; небольшие.

По времени действия:

- длительные; временные; кратковременные.

#### *Б) Количественный анализ причин ДТП*

Количественный анализ причин ДТП имеет значение при решении задач прогнозирования аварийности (ущерб от ДТП) в очаге аварийности при ранжировании причин по степени опасности и тяжести ущерба от ДТП, а также при прогнозе эффективности мероприятий по повышению БДД. При этом предполагается, что причины ДТП могут быть оценены как по количеству в очаге аварийности, так и по возможности устранения доли их влияния на ущерб от ДТП внедряемыми мероприятиями.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сформулировать следующие выводы:

1. Целью статического анализа причин ДТП является синтез комплексной деятельности по предупреждению происшествий, который предусматривает оперативность получения данных, своевременное их

обобщение о причинах ДТП и использование при разработке мероприятий по устранению этих причин.

2. Особенность нынешней системы анализа причин ДТП состоит в том, что основное внимание уделяется анализу тех происшествий, которые повлекли за собой гибель или ранения людей. Однако такой подход в учете и вытекающего из него качества анализа причин ДТП приводит к искажению реальной картины аварийности, т.к. отбрасывание во много раз превышающих массива данных приводит при выявлении типичных и доминирующих причин ДТП в ОА из-за малой выборки к неправильным выводам.

3. В существующих подходах при выявлении причин ДТП – причина происшествия главным образом юридическое понятие. В организациях и службах, которые ведут работу по учету и анализу ДТП (Госавтоинспекция, АТП, дорожно-эксплуатационные и коммунальные организации и т.п.) отсутствует единый подход к анализу причин ДТП.

Термины и показатели, применяемые в анализе аварийности

Анализ дорожно-транспортной аварийности (анализ аварийности) – последовательное применение методов научного познания с целью изучения данных статистического учета ДТП и пострадавших в них людей, сведений о причинах и факторах дорожно-транспортного травматизма, основных элементах системы дорожного движения, детализация их на составные части и подготовка обоснованных выводов по результатам исследования.

Состояние аварийности – количественные и качественные характеристики аварийности за определенный период времени.

Анализируемый период – временной интервал (сутки, неделя, месяц, квартал, полугодие и год), за который исследуется состояние аварийности.

Базовый период (базовый год) – период времени, с данными которого сопоставляются анализируемые показатели аварийности.

Группы ДТП – совокупность дорожно-транспортных происшествий, имеющих один или несколько каких-либо общих признаков.

Динамика аварийности – изменение показателей аварийности во времени.

Дорожно-транспортный травматизм – совокупность травм (в том числе смертельных), полученных в результате ДТП.

Основные показатели аварийности – число погибших в дорожно-транспортных происшествиях, количество ДТП с пострадавшими, число раненных в них людей.

Показатели аварийности – показатели, характеризующие уровень и структуру аварийности, детализированные по характеристикам ДТП (местам и времени их совершения; основным видам ДТП; нарушениям правил дорожного движения (ПДД) водителями и пешеходами, ставшим причиной происшествия; условиям, оказавшим сопутствующее влияние на совершение ДТП, и другим обстоятельствам, и факторам, регистрируемым в Карточке учета ДТП).

Структура аварийности – совокупность показателей аварийности, характеризующих ее состояние.

Уровень аварийности – количественная оценка состояния аварийности.

Анализ аварийности предполагает изучение абсолютных и относительных показателей.

Абсолютные показатели состоят из основных показателей аварийности.

#### *Виды анализа аварийности*

На практике проводится анализ аварийности следующих видов: периодический, тематический и оперативный. Объем анализируемых данных в каждом из них может быть различным, но всегда должен быть минимальным и одновременно достаточным, и всесторонним.

Периодический анализ аварийности проводится в соответствии с организационно-распорядительными документами МВД России (на основании планов, приказов и распоряжений руководства) и представляет собой регламентное изучение статистических данных по аварийности в субъекте РФ за установленный анализируемый период.

Цель периодического анализа состоит в оценке состояния, динамики и структуры аварийности в регионе за конкретный период как основы для определения оперативного и перспективного направлений работ по профилактике ДТП и снижению тяжести их последствий, а также оценки результативности осуществленной деятельности по повышению БДД. При этом виде анализа также выявляются возникающие в регистрируемых показателях аварийности отклонения от устойчивых и известных тенденций.

Периодический анализ аварийности предусматривает изучение данных по аварийности за сутки, неделю, месяц, квартал, полугодие, год.

Тематический анализ аварийности проводится в плановом порядке (множественно или единично) и представляет собой изучение отдельных групп дорожно-транспортных происшествий, имеющих один (или несколько) общий качественный, временной, территориальный или иной признак, либо составляющих наибольший удельный вес в общем количестве ДТП, либо в силу определенных причин являющихся актуальными для исследования.

Оперативный анализ аварийности представляет собой разновидность тематического анализа, выполняемого экстренно и имеющего, как правило, заданный целевой характер, связанный с необходимостью определения состояния или установления причин осложнения оперативной обстановки, возникновения отдельных групп ДТП. Оперативный анализ аварийности выполняется в соответствии с внеплановыми поручениями руководства.

#### *Методология анализа аварийности*

Аварийность обычно анализируется в три этапа: первичный, динамический и структурный анализ соответственно.

Первичный анализ – обзор (констатация) количественных данных, позволяющий сделать обоснованные выводы об их значении за определенный период времени.

Динамический анализ: исследование изменений значений показателей во времени путем сопоставления.

Динамический анализ аварийности заключается в определении изменений значений исследуемых показателей за конкретный временной период по сравнению с аналогичным периодом выбранного базового периода. При этом могут устанавливаться:

– прирост – разность значения анализируемого показателя с его значением за базовый период, указывается в единицах измерения анализируемого показателя;

– темп роста – отношение значения анализируемого показателя к его значению за базовый период, в процентах;

– темп прироста – отношение разности значений анализируемого показателя за различные временные интервалы к периоду времени, принятому за базу для сопоставления, в процентах.

Основным базовым периодом для сравнения в рамках динамического анализа аварийности является аналогичный период прошлого года (АППГ).

При проведении динамического анализа аварийности для сравнения исследуемых показателей выделяют периоды сопоставления от суток до года.

В качестве базы для сравнения значений показателей используются:

- аналогичный период прошлого года,  
*например, темп прироста (+/-) количества ДТП в январе 2011 г. в сравнении с январем 2012 г.;*

- аналогичный период базового года,  
*например, темп прироста (+/-) количества ДТП в январе 2012 г. в сравнении с январем 2006 г. (базового);*

- аналогичный период за 5 последних лет (скользящий период),  
*например, темп роста (+/-) количества ДТП в 2011 г. в сравнении с 2005-2010 гг.;*

- аналогичный предыдущий период текущего года,  
*например, рост (+/-) количества ДТП в феврале 2012 г. в сравнении с январем 2012 г. (анализируемый период – февраль 2012 г., аналогичный предыдущий период – январь 2012 г.);*

- интервал времени в пределах анализируемого периода,  
*например, динамика количества ДТП по месяцам за январь-декабрь 2011 г. (анализируемый период – 2011 г., интервал времени – месяц).*

Структурный анализ в общем виде представляет собой установление причинно-следственной связи между определенным событием и причинами его наступления, между целым и его частями.

При проведении структурного анализа аварийности исследуются основные показатели аварийности путем их детализации на составляющие показатели.

Структурный анализ включает рассмотрение основных показателей аварийности, дифференцированных по различным регистрируемым в карточке учета ДТП характеристикам (место, время, вид, причины, условия ДТП и т.д.).

Для обеспечения устойчивого воздействия на основные компоненты дорожного движения организационно-аналитические подразделения Госавтоинспекции формируют сведения о состоянии транспортной дисциплины в основном в форме периодического анализа аварийности. Данный вид анализа предполагает, во-первых – формирование из минимальных сведений информации о состоянии аварийности за определенный отрезок времени, и, во-вторых – выработка управленческих решений воздействия на установленные негативные факторы.

Места концентрации ДТП находятся на учете в течение года, по истечении этого срока принимается решение о снятии данного места концентрации ДТП с учета.

Мероприятия по ликвидации мест концентрации ДТП должны носить комплексный характер и включать меры, проводимые ГИБДД и владельцами дорог. Реализация мероприятий в зависимости от характера работ согласовывается с заинтересованными организациями.

Анализируя ДТА, следует исходить из того, что очаги аварийности могут быть обусловлены относительно высокой интенсивностью и плотностью дорожного движения, причем абсолютное число ДТП далеко не всегда может служить показателем опасности того или иного участка. В этом смысле более совершенными являются так называемые относительные показатели ДТА – число ДТП, приходящееся на определенное количество ТС, проследовавших по участку, число ДТП на 1 км автомобильные дороги, определенный перекресток или на конкретный участок улицы и т.д.

Для расчета относительных показателей ДТА необходимо знать или измерить соответствующие эксплуатационные характеристики улично-дорожной сети.

Для организации контроля за дорожным движением наибольшую ценность представляет анализ причин и условий ДТП по отдельным городам, населенным пунктам, улицам, участкам автомобильных дорог. Зачастую, распределение ДТП по времени, причинам возникновения и другим признакам здесь может существенно отличаться от среднестатистических показателей, характеризующих состояние аварийности в крае, области или районе.

Разработка мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения осуществляется на основе анализа данных о ДТП, результатов проверок эксплуатационного состояния автомобильных дорог и

улиц, изучения условий и состояния дорожного движения, предложений дорожно-эксплуатационных, транспортных организаций, сотрудников ДПС и граждан.

Для получения наглядной информации об аварийных местах используются данные топографического учета ДТП.

При изучении условий и состояния дорожного движения уточняются: интенсивность и состав транспортных потоков; интенсивность пешеходного движения, зоны его тяготения; длительность транспортных задержек; количество ДТП за последние 3 года; геометрические параметры (ширина проезжей части, число полос движения, радиусы кривых в плане, величина продольных уклонов и т.д.); наличие технических средств регулирования.

После уточнения рассмотренных показателей составляется схема организации движения участка дороги.

В ходе разработки мероприятия по совершенствованию условий движения ведется подготовка: технического задания на выполнение работ по установке дорожных знаков и изменению режимов работы светофорной сигнализации; предложений по внесению изменений в действующие дислокации дорожных знаков; предложений в организации коммунального и дорожного хозяйства об установке дополнительных дорожных ограждений, корректировке схем дорожной разметки.

Техническое задание на выполнение работ по установке дорожных знаков и изменению режимов работы светофорной сигнализации составляется в двух экземплярах. Один направляется в организацию, осуществляющую установку дорожных знаков и эксплуатацию светофорных объектов, второй заносится в контрольно-наблюдательное дело для контроля за исполнением.

Все задания на выполнение работ по совершенствованию организации дорожного движения учитываются в журнале учета заданий на работы по установке (снятию) технических средств организации дорожного движения.

Предложения по перспективному развитию организации дорожного движения и средств организации движения, которые не могут быть реализованы внедрением только оперативных мероприятий, направляются в установленном порядке в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, компетентные решать данные вопросы.

Проектирование светофорных объектов осуществляется на основании технического задания на проектирование светофорного объекта.

В качестве основных направлений совершенствования организации движения следует рассматривать: разделение движения в пространстве (канализирование движения, развязки в разных уровнях, маршрутное ориентирование, введение одностороннего движения); разделение движения

во времени (введение реверсивного, светофорного регулирования, ограничения на движение, остановку и стоянку в определенные часы и дни недели); формирование однородных транспортных потоков (по составу, направлению и по цели движения); оптимизацию скоростного режима движения (увеличение или ограничение скорости, устранение сужений проезжей части, снижение уровня загрузки дороги); внедрение автоматизированных систем управления движением; обеспечение удобства и безопасности пешеходного движения (устройство и оборудование пешеходных переходов, организация пешеходных и жилых зон); организацию стоянок автотранспорта, информацию о них.

*Пример № 1 проведенного анализа*

В январе–декабре 2020 г. в Волгоградской области отмечается снижение количества зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий на 6,6 % (2459; АППГ – 2632; ЮФО: -12,0 %; Россия: -11,7 %) и числа раненых на 9,8 % (3174; АППГ – 3517; ЮФО: -14,4%; Россия: -13,2 %), число погибших возросло на 8 % (309; АППГ – 286; ЮФО: -5,1 %; Россия: -4,9 %). Тяжесть последствий составила 8,9 погибших на 100 пострадавших (7,5; ЮФО: -9,6; Россия: -8,1).

На общем фоне снижения количества дорожно-транспортных происшествий отмечается рост таких показателей как:

- несоблюдение очередности проезда перекрестков послужило причиной совершения 509 ДТП (АППГ – 489; +4,1 %), погибли 21 (АППГ – 13; +61,5 %) и ранены 727 (АППГ – 741; -1,9 %) человек;

- с участием водителей с признаками опьянения отмечено 290 ДТП (АППГ – 239; +21,3 %; ЮФО: -6,6 %; Россия: -1,2 %), в которых погибли 62 (АППГ – 44; +40,9 %; ЮФО: -5,6 %; Россия: +1,1 %) и ранены 391 (АППГ – 334; +17,1 %; ЮФО: -11,7 %; Россия: -4,5 %) человек. Удельный вес составил 11,8 % (ЮФО: 12,4 %; Россия: 13,2 %);

- из-за эксплуатации технически неисправных ТС совершено 20 ДТП (АППГ – 10, рост в 2 раза) в которых погибли 6 (АППГ – 1, рост в 6 раз) и ранены 25 (АППГ – 13, +92,3 %) человек.

Сложившееся положение требует незамедлительного вмешательства и принятия управленческих решений, с целью снижения числа дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий.

Первичным действием, направленным на должную организацию служебного процесса, необходимо провести анализ дорожно-транспортных происшествий с использованием системы МИАС, определив места происшествий, время, сезон, условия, участников и прочее. Это позволит спрогнозировать дальнейшую работу подразделений Госавтоинспекции.

Говоря о проблематике очередности проезда перекрестков, на основе проведенного анализа и выявленных проблемных мест, необходимо рассмотреть вопрос о режимах работы светофорных объектов, установки знаков приоритета, обзорности как объектов дорожной инфраструктуры, так

перекрестка в целом, возможности обнаружения опасности в виде приближающегося транспортного средства. Эта работа должна быть проведена сотрудниками дорожного надзора Госавтоинспекции совместно с комитетом дорожного хозяйства региона. Одновременно с этим необходима регулярная профилактическая работа сотрудниками ДПС на аварийно опасных перекрестках, позволяющая как профилактировать нарушение, так и оказывать психологический эффект присутствия Госавтоинспекции «на дороге». Нельзя не учитывать роль пропаганды безопасности дорожного движения, которая посредством акций, а также средств массовой информации может привлечь внимание общественности к опасным участкам дороги, формируя чувство самосохранения у населения.

Говоря о проблематике ДТП с участием лиц в состоянии опьянения, необходимо учесть два аспекта: профилактический и превентивный. Так, пропаганде безопасности дорожного движения в качестве профилактики данного вида правонарушений необходимо использовать весь имеющийся арсенал (акции, мероприятия, реклама, СМИ и т. д.) для формирования в обществе отрицания управления ТС в состоянии опьянения. Исходя из специфики региона, можно отметить и роль центров занятости, а также комитета молодежной политики области, участие которых в вышеуказанной проблематике оказывает положительное воздействие на рост числа данного вида происшествий. Вторым аспектом снижения числа ДТП является неотвратимость наказания, достигаемая путем регулярной работы сотрудниками ДПС «на линии», выявления лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. Здесь стоит отметить и рейдовые мероприятия, проведение которых основывается на анализе дорожно-транспортных происшествий прошлых лет.

И последний вид происшествий, где необходима совместная работа технического надзора, позволяющего с использованием технических приборов выявлять транспортные средства с нарушениями норм эксплуатации; сотрудников ДПС, ведущих профилактическую работу «на линии»; а также пропаганды безопасности дорожного движения, в обязанности которой входит формирование личностного мнения каждого участника дорожного движения, управляющего транспортным средством, о необходимости соблюдения норм безопасности и самосохранения при эксплуатации автотранспорта.

#### *Пример № 2*

Площадь территории Московской области составляет 44 тыс. 300 кв. км. Численность населения превышает 7 млн 690 тыс. человек.

Общая протяженность улично-дорожной сети Московской области составляет 47721 км, среди которых 2512 км федерального значения, 16272 км – регионального и межмуниципального значения и 26438 км местного значения. Протяженность частных автомобильных дорог составляет 2499 км. В настоящее время в Московской области зарегистрировано

свыше 3 млн 507 тыс. транспортных средств, принадлежащих, как физическим, так и юридическим лицам.

#### *Состояние аварийности*

За 2020 г. на дорогах Московской области зарегистрировано 4848 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (АППГ – 5847, -17 %). В результате 744 человека погибли (АППГ – 844, -12 %), и 5725 получили ранения различной степени тяжести (АППГ – 6913, -17 %).

Тяжесть последствий происшествий несколько возросла и составила 11,5 погибших на 100 пострадавших, за аналогичный период прошлого года тяжесть последствий составляла 10,9.

На территории Московской области требуемый уровень Федеральной целевой программы (все показатели оцениваются относительно к результатам 2012 г.) был достигнут по 4 оценочным показателям:

- число погибших в ДТП снижено на 56,39 % (по ФЦП запланировано снижение на 28,82 %);

- число погибших в ДТП детей снижено на 61,76 % (по ФЦП запланировано снижение на 28,4 %);

- число погибших в ДТП на 100 тыс. населения (социальный риск) снижено на 59,18 % (по ФЦП запланировано снижение на 30,5 %);

- число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств (транспортный риск) снижено на 63,21 % (по ФЦП запланировано снижение на 36,07 %).

В то же время из 47 подразделений получили неудовлетворительную оценку 23 районных отдела: Балашиха, Воскресенск, Домодедово, Кашира, Клин, Коломна, Ленинский, Лотошино, Луховицы, Можайск, Наро-Фоминск, Ногинск, Одинцово, Озера, Орехово-Зуево, Протвино, Раменское, Руза, Сергиев-Посад, Солнечногорск, Талдом, Чехов, Шатура, Щелково, Электросталь.

Также достигнут требуемый уровень социального риска, предусмотренный региональной составляющей Федеральной проекта БДД по Московской области в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги», составивший 9,67 при запланированном 11,9.

Рост количества ДТП отмечается на территории обслуживания ОГИБДД Павлово-Посада (60 ДТП; +7 %), Ступино (63 ДТП; +37 %), Электростали (56 ДТП; +12 %) и 16-го батальона ДПС (74 ДТП; +28 %).

Количество погибших растет в 17 районных и 3 строевых подразделениях, из которых можно выделить 8-й батальон ДПС (+9 погибших), Одинцово (+8 погибших), 6-й батальон ДПС (+7 погибших), Шатура (+6 погибших), 16-й батальон (+5 погибших), Солнечногорск (+5 погибших).

Увеличение показателя вида ДТП «съезд с дороги» обусловлено изменением классификации данного вида ДТП, а именно съезд дороги выставляется как вид ДТП в том случае, когда ТС выехало за пределы проезжей части и является первичным обстоятельством ДТП.

Рост тяжести последствий отмечается в ДТП, связанных с: наездами на пешеходов (2019 – 15,2; 2020 – 16,1), наездами на животного (2019 – 8,9; 2020 – 12), съездом с дороги (2019 – 2,3; 2020 – 15), наездами на стоящее ТС (2019 – 16,5; 2020 – 18,1), наездами на велосипедистов (2019 – 7,7; 2020 – 16,2), падением пассажиров (2019 – 3,8; 2020 – 5,4).

По вине водителей транспортных средств совершено 4267 происшествий, что составило 88 % от ДТП с пострадавшими (-17 %).

Основными причинами совершения ДТП стали:

- нарушения, связанные со скоростным режимом – 1759 ДТП (АППГ – 1928; -9 %);
- нарушения правил проезда перекрёстков – 877 ДТП (1053; -17 %);
- нарушения правил перестроения – 313 ДТП (373; -16 %);
- нарушения, связанные с выездом на встречную полосу – 375 ДТП (430; -13 %).

Рост количества погибших отмечается в ДТП по следующим причинам:

- нарушения правил проезда перекрёстков: +19 % (2019 – 59; 2020 – 70).

*Наибольшее число погибших по данным нарушениям в ОГИБДД Наро-Фоминска (7 погибших или +250 %), 2-м батальоне ДПС (5 погибших или +67 %), 16-м батальоне ДПС (5 погибших или +400 %);*

- нарушения скоростного режима: +5 % (2019 – 248; 2020 – 260).

*Наибольший прирост погибших зарегистрирован в ОГИБДД Раменское (+600 %), Шатуры (+300 %), Ногинска (+200 %), 7-м батальоне ДПС (+200 %).*

*Максимальное влияние на рост погибших оказали: 8-й батальон ДПС (26 погибших), 11-й батальон ДПС (17 погибших), 3-й батальон ДПС (15 погибших), 6-й и 10-й батальоны ДПС (по 14 погибших в каждом), 5-й батальон ДПС (13 погибших), 1-й батальон ДПС и ОГИБДД Ногинска (по 12 погибших в каждом).*

ДТП по причине нарушение скоростного режима не только составляют 41 % от всех нарушений водителей (1759 ДТП; -9 %), но и характеризуются высокой смертностью – 44 % от всех погибших (260 погибших, +5 %).

По причине нарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения, совершено 375 ДТП (-13 %), в которых погибли 127 человек (-26 %) и 574 получили ранения (-11 %).

По причине нарушения правил перестроения совершено 313 ДТП (-16 %), в которых погибли 34 человека (-23 %) и 387 получили ранения (-16 %).

*Рост погибших по данным нарушениям допущен в ОГИБДД по Клинскому району, Луховицкому району, Ленинскому району, г.о. Озеры, Серебряно-Прудскому району, г.о. Серпухов, Талдомскому району, г.о. Щёлково, г.о. Домодедово, а также в 6-м и 16-м батальонах ДПС.*

Суббота является наиболее аварийным днем недели (779 ДТП, -16 %), характеризующимся и наибольшим числом погибших (130 человек, -7 %) и числом раненых (958 человек, -19 %).

В светлое время суток зарегистрировано 2773 ДТП (-15 %), в которых погибли 404 человека (-7 %). В темное время суток, количество ДТП уменьшилось на 19 % (2773). В темное время суток тяжесть последствий составила 15 погибших на 100 пострадавших, в светлое время суток 9 погибших на 100 пострадавших.

#### *ДТП с участием водителей в нетрезвом состоянии*

Отмечается снижение количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения. На территории Московской области зарегистрировано 601 происшествие с участием указанных водителей (-12 %), в результате которых 158 человек погибли (-10 %) и 742 были ранены (-17 %).

Отмечается рост количества погибших, когда водители отказались от прохождения медицинского освидетельствования. По итогам 2020 г. таких ДТП зарегистрировано 82 (-18 %), в них погибли 9 человек (+80 %) и 106 получили ранения (-25 %).

Рост количества ДТП с участием нетрезвых водителей отмечается на территории обслуживания 25 подразделений ГИБДД Московской области, из которых одновременный рост по ДТП и погибшим в них.

Профилактическая работа с водителями, находящимися в нетрезвом состоянии, снижена на 1 %.

Несмотря на снижение количества ДТП, обращают внимание на себя следующие особенности и тенденции применительно к данной категории ДТП.

По итогам закрытия отчетных периодов в течение года показатели аварийности как правило меньше, чем за аналогичный период прошлого года, что обусловлено значительными сроками получения результатов медосвидетельствования, но карточки учета ДТП постоянно корректируются, и впоследствии эти показатели значительно вырастают.

Так, проведенный перерасчет данных за 9 месяцев текущего года уже показывает изменение динамики показателей снижения количества ДТП с 21 % до 1 %.

В 97 случаях (-16 %) ДТП произошли, когда водители управляли транспортными средствами в состоянии наркотического (токсического) опьянения. В таких ДТП погибли 18 (-10 %) и получили ранения 117 (-22 %) человек. Тяжесть последствий составила 13,3 погибших на 100 пострадавших. Рост погибших в ДТП с участием водителей в наркотическом (токсическом) опьянении допущен в ОГИБДД Коломны, Люберец, Озер, Лотошино и 2-м полку ДПС «Южный».

*ДТП с участием водителей, не имеющих водительского удостоверения или лишенных его*

Количество происшествий с участием водителей, не имеющих права управления транспортными средствами или лишенных право управления, увеличилось. Зарегистрировано 281 ДТП (+1 %), в которых погибли 47 (+21 %) и ранены 366 (+1 %) человек.

Рост ДТП с участием данной категории водителей отмечается в 24 подразделениях ГИБДД, из которых наибольший рост в ОГИБДД УМВД России по Наро-Фоминскому району (+250 %), ОГИБДД УМВД России по Ленинскому району (+200 %), ОГИБДД ОМВД России по Можайскому району (+200 %), ОГИБДД ОМВД России по Серебряно-Прудскому району (+200 %), 14-м батальоне ДПС (+150 %), ОГИБДД МУ МВД России «Балашихинское» (+140 %).

В 50 (-7 %) ДТП водители управляли транспортными средствами, будучи лишенными права управления. В таких происшествиях погибли 4 (-50 %) и получили ранения 66 (-20 %) человек. Наибольшее число ДТП зарегистрировано в ОГИБДД «Люберецкое», «Балашихинское», г.о. Подольск, Домодедово, а также 6-м и 7-м батальонах ДПС.

*ДТП с участием водителей со стажем управления ТС менее 2 лет*

По итогам года снизилось количество ДТП с участием водителей со стажем управления транспортными средствами менее 2 лет. Всего с начала года произошло 427 ДТП с участием начинающих водителей (-20 %), в которых погиб 51 человек (-18 %) и 579 были ранены (-16 %).

Снизилось количество ДТП «по вине» таких водителей на 18 % (2019 – 346; 2020 – 284), погибших – на 13 % (2019 – 39; 2018 – 34) и раненых – на 11 % (2019 – 439; 2020 – 393).

Остро стоит вопрос аварийности по вине водителей со стажем управления транспортными средствами до 2 лет в ОГИБДД УМВД России по Дмитровскому району (+300 %); ОГИБДД ОМВД России по Шаховскому району (+200 %); ОГИБДД УМВД России по Красногорскому району (+200 %); ОГИБДД МУ МВД России «Королевское» (+150 %).

Одновременный рост ДТП и погибших зафиксирован в ОГИБДД УМВД России по Дмитровскому району (+6 ДТП и +100 % погибших), 16-м батальоне ДПС (+4 ДТП и +100 % погибших), ОГИБДД МУ МВД России «Королевское» (+3 ДТП и +100 % погибших), 15-м батальоне ДПС (+3 ДТП и +100 % погибших), ОГИБДД МУ МВД России «Ногинское» (+3 ДТП и +50 % погибших), ОГИБДД ОМВД России по Шаховскому району (+2 ДТП и +100 % погибших), ОГИБДД УМВД России по г.о. Электросталь (+2 ДТП и +100 % погибших), 1-м батальоне ДПС (+2 ДТП и +100 % погибших), ОГИБДД ОМВД России по г.о. Озеры (+1 ДТП и +100 % погибших), ОГИБДД УМВД России по Сергиево-Посадскому району (+1 ДТП и +100 % погибших), ОГИБДД МУ МВД России «Балашихинское» (+1 ДТП и +100 % погибших).

Основными нарушениями со стороны молодых водителей были: 32 % – превышение скорости (91 ДТП; +1 %), 17 % происшествий с участием «молодых водителей» произошли по причине несоблюдения ими очередности проезда перекрестков (48 ДТП; -16 %), 12 % – несоблюдения дистанции (35 ДТП, -17 %).

#### *ДТП с участием пешеходов*

На территории Московской области зарегистрировано 1419 происшествий (-22 %) с участием пешеходов, в результате 239 человек погибли (-18 %) и 1240 получили ранения различной степени тяжести (-23 %). Тяжесть последствий от ДТП по сравнению с уровнем прошлого года увеличилась с 15,2 до 16,1 погибших на 100 пострадавших.

В 880 ДТП с участием пешеходов установлена вина водителей транспортных средств (-24 %), в результате чего погибли 96 пешеходов (-23 %), в 610 происшествиях установлена вина пешеходов (-20 %), погибли 165 (-12 %) и 475 человек получили ранения различной степени тяжести (-21 %).

Рост количества ДТП с пешеходами отмечен на территории обслуживания 16-го батальона ДПС (+200 %); ОГИБДД ОМВД России по Луховицкому району (+167 %); ОГИБДД ОМВД России по г.о. Дубна (+67 %); ОГИБДД ОМВД России по Ступинскому району (+15 %); ОГИБДД МУ МВД России «Ногинское» (+5 %); ОГИБДД УМВД России по г.о. Химки (+4 %); ОГИБДД УМВД России по Сергиево-Посадскому району (+3 %).

Произошел 581 наезд на пешеходов в зоне действия пешеходных переходов (-22 %), в которых 56 человек погибли (-11 %) и 556 получили ранения различной степени тяжести (-23 %).

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, увеличение количества наездов на пешеходных переходах зафиксировано в ОГИБДД ОМВД России по г.о. Дубна (+100 %); ОГИБДД ОМВД России по Зарайскому району (+100 %); ОГИБДД ОМВД России по Луховицкому району (+100 %); 16-м батальоне ДПС (+100 %); ОГИБДД ОМВД России по Истринскому району (+80 %); 6-м батальоне ДПС (+75 %); ОГИБДД ОМВД России по Каширскому району (+67 %); ОГИБДД УМВД России по Ленинскому району (+40 %); ОГИБДД МУ МВД России «Ногинское» (+40 %); 2-м батальоне ДПС (+36 %); ОГИБДД ОМВД России по Можайскому району (+33 %); ОГИБДД УМВД России по г.о. Электросталь (+13 %); 10-м батальоне ДПС (+13 %); ОГИБДД МО МВД России «Павлово-Посадский» (+11 %); 11-м батальоне ДПС (+8 %); ОГИБДД МУ МВД России «Мытищинское» (+4 %).

При этом увеличение количества погибших пешеходов на пешеходных переходах более чем на 100 % отмечено в ОГИБДД МУ МВД России «Щёлковское» (+400 %), ОГИБДД УМВД России по Дмитровскому району (+200 %), ОГИБДД УМВД России по Наро-Фоминскому району (+200 %), 6-м батальоне ДПС (+150 %).

82 % или 1216 наездов на пешеходов совершено в городах и населённых пунктах (-23 %), в которых погибли 143 (55 %; -24 %), от всех зарегистрированных ДТП с участием пешеходов.

Рост количества погибших пешеходов отмечается вне городов и населенных пунктах, в них погибли 116 пешеходов (+4 %).

Тяжесть последствий наездов на пешеходов значительным образом отличается, в зависимости от мест наездов. Так, в городах и населенных пунктах получает смертельные травмы каждый 11 пешеход, вне населенных пунктов погибает каждый седьмой пешеход, что обусловлено повышенным скоростным режимом вне городов и населенных пунктов.

Основное число (180, -6 %) пешеходов погибли в темное время суток, в дневное время (59, -40 %).

#### *ДТП с участием детей*

За 12 месяцев 2020 г. на дорогах Московской области зарегистрировано 422 дорожно-транспортных происшествия с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет (аналогичный период прошлого года – 566, -25 %), в результате которых 13 детей погибли (АППГ – 13) и 456 получили травмы различной степени тяжести (АППГ – 608, -25 %).

ДТП с летальным исходом зарегистрированы на территории обслуживания ОГИБДД городских округов Клин (2 ДТП, 2 погибших; АПП – 0; +100 %), Луховицы (2 ДТП, 2 погибших; АПП – 0; +100 %), Коломна (2 ДТП, 2 погибших; АППГ – 0, +100 %), Талдом (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 0; +100 %), Одинцово (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 0; +100 %), Орехово-Зуево (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 0; +100 %), Домодедово (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 2, -50 %), Шатура (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 0), Сергиев-Посад (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 1) и Щелково (1 ДТП, 1 погибший; АППГ – 0, +100 %).

Дорожные аварии, в результате которых погибли и пострадали дети, составили 8,7 % от общего количества учетных ДТП, погибшие 1,8 %, травмированные 8 %.

70 % дорожных аварий (296 ДТП; АППГ – 401, -26 %) произошли на территории обслуживания районных отделов Госавтоинспекции, 30 % происшествий (126 ДТП; АППГ – 165, -24 %) зарегистрированы в зоне ответственности строевых подразделений.

По сравнению с аналогичными показателями прошлого года наибольший рост числа дорожных аварий с участием несовершеннолетних отмечается на территории обслуживания следующих строевых и районных подразделений ГИБДД:

– ОГИБДД г.о. Клин: 2020 г. – 7 ДТП, 2 погибших, 5 пострадавших; 2019 г. – 2 ДТП; +250 %;

– 1-й батальон ДПС: 2020 г. – 17 ДТП, 19 пострадавших; 2019 г. – 10 ДТП; +70 %;

- 15-й батальон ДПС: 2020 г. – 12 ДТП, 12 пострадавших; 2019 г. – 8 ДТП; +50 %;
- ОГИБДД г.о. Подольск: 2020 г. – 17 ДТП, 18 пострадавших; 2019 г. – 13 ДТП; +31 %;
- ОГИБДД г.о. Дмитров: 2020 г. – 9 ДТП, 9 пострадавших; 2019 г. – 7 ДТП; +29 %;
- ОГИБДД г.о. Балашиха: 2020 г. – 23 ДТП, 24 пострадавших; 2019 г. – 18 ДТП; +28 %.

Распределение показателей детского дорожно-транспортного травматизма по месяцам.

В апреле зарегистрировано самое низкое количество ДТП с участием детей, которое составило всего 9 происшествий. При этом, с постепенным снятием ограничений, связанных с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой на территории Московской области, детей на дорогах стало становиться больше, соответственно количество ДТП и тяжесть их последствий стали увеличиваться. В мае зарегистрировано 21 ДТП с самой высокой тяжестью последствий (17,4 %), а в июне количество происшествий возросло до 56, в которых 63 юных участника дорожного движения получили травмы и 1 один погиб. Что касается ДТП с летальным исходом, то по итогам 4 месяцев данных дорожных аварий удалось не допустить, однако по итогам 12 месяцев 2020 г. зарегистрировано 13 смертельных ДТП. 3 погибших ребенка являлись водителями, 1 управлял автомобилем и 2 велосипедом (были без шлема и специальной защиты). 7 погибших детей были пешеходами (3 из них находились на месте ДТП без сопровождения взрослых, 4 переходили проезжую часть вне зоны действия пешеходного перехода). 2 ребенка являлись пассажирами автотранспортных средств (1 перевозился в специальном детском удерживающем устройстве, место нахождения в салоне и использования ремня безопасности вторым ребенком установлено не было), еще один погибший ребенок управлял лошадью.

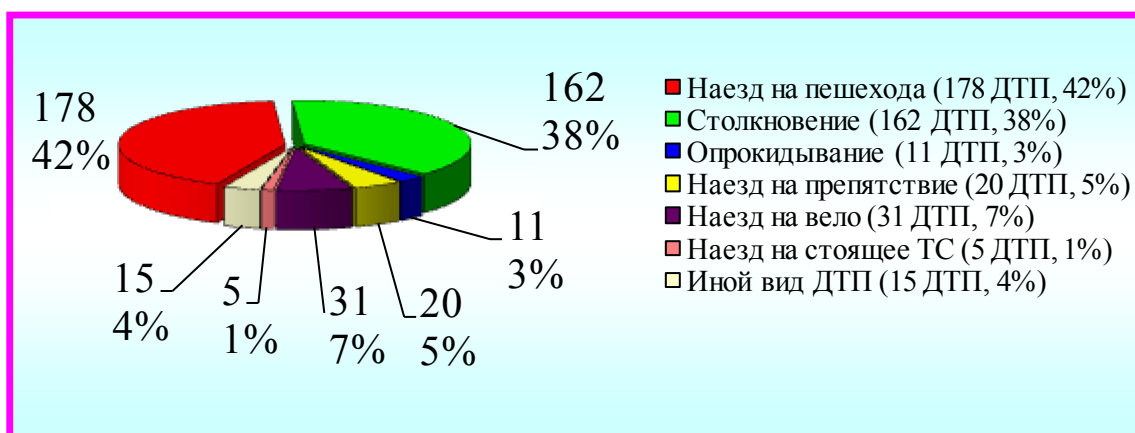


Рис. 18. Основные показатели ДТП по видам в 2020 г.

Процентное распределение ДТП с участием детей по видам представлено на диаграмме. Самыми распространенными видами происшествий с участием несовершеннолетних являются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. На их долю приходится 162 и 178 дорожных аварий соответственно, что составляет 80 % от общего числа происшествий с участием детей.

*Распределение пострадавших в ДТП детей по основным категориям участников дорожного движения*

Дети, пострадавшие в результате ДТП, подразделяются на 3 категории участников дорожного движения: пешеходы, пассажиры и водители вело-, авто- и мототранспорта.

❖ С участием пешеходов произошло 179 ДТП (АППГ – 244, -24 %), что составило 42 % от общего числа дорожных аварий, в которых 7 детей погибли (АППГ – 4, +75 %) и 176 получили ранения (АППГ – 250, -30 %).

64 дорожные аварии (36 %), в которых 1 ребенок погиб и 65 получили ранения, зарегистрировано в зонах действия пешеходных переходов. 131 ребенок школьного возраста (73 %), 48 – дошкольники. 110 несовершеннолетних пешеходов (63 %) в момент ДТП находились без сопровождения взрослых. Из всех пострадавших юных пешеходов только 36 (20 %) использовали в одежде световозвращающие элементы.

Во дворовых территориях зарегистрировано 36 ДТП (что составило 20 % от общего количества дорожных аварий с участием пешеходов; АППГ – 36 ДТП), в которых 36 детей (АППГ – 37, -3 %) получил травмы различной степени тяжести.

С участием пассажиров зарегистрировано 183 ДТП (АППГ – 247, -26 %), что составило 43 % от общего числа дорожных аварий, в которых 2 ребенка погибли (АППГ – 9, -78 %) и 224 получили ранения (АППГ – 283, -21 %).

Перевозка 38 юных пассажиров (17 %) осуществлялась с нарушениями ПДД РФ, то есть без применения детских удерживающих устройств или ремней безопасности.

Все дети-пассажиры, попавшие в ДТП, стали заложниками ситуаций, когда транспортными средствами управляли взрослые (родители) и осознанно нарушали правила дорожного движения (превышали разрешенную скорость движения, осуществляли выезд на полосу встречного движения и т.д.), что говорит о низкой культуре вождения и неуважительном отношении к другим участникам дорожного движения.

С участием юных водителей зарегистрировано 60 ДТП (АППГ – 75, -20 %), что составило 15 % от общего числа дорожных аварий, в которых 4 ребенка погибли (АППГ – 0, +100 %) и 56 (АППГ – 75, -25 %) получили ранения. Только в 12 случаях несовершеннолетними использовался защитный шлем и в 2 – специальная экипировка. В остальных случаях дети

находились без шлемов и специальной экипировки, передвигались без сопровождения взрослых.

Долевое распределение детского дорожно-транспортного травматизма, в зависимости от возраста пострадавших детей, представлено на диаграммах.

73 % ДТП приходится на детей школьного возраста, из которых наибольшему риску подвержена возрастная категория от 7 до 11 лет. Одной из причин значительного количества ДТП со школьниками является то обстоятельство, что их в два раза больше, чем дошкольников. Также данный факт объясняется тем, что в большинстве случаев, школьники находятся на улице и вблизи проезжей части без сопровождения взрослых, тогда как дошкольники, как правило, находятся под присмотром родителей (законных представителей).

234 дорожно-транспортных происшествия с участием несовершеннолетних (56 %) произошли в период с 14:00 до 20:00.

При более детальном анализе установлено, что максимальное количество происшествий с участием детей приходится на временные отрезки с 15:00 до 16:00 (46 ДТП) и с 17:00 до 18:00 (49 ДТП). Даная тенденция объясняется тем, что на первый временной отрезок приходится пик пребывания детей на улице (возврат из образовательных организаций, прогулки и посещение секций), а второй указанный промежуток характеризуется наибольшей интенсивностью транспортных потоков, связанных с возвратом граждан с работы домой.

Наибольший уровень детской дорожной аварийности наблюдается в пятницу и субботу, а также возрастает в понедельник.

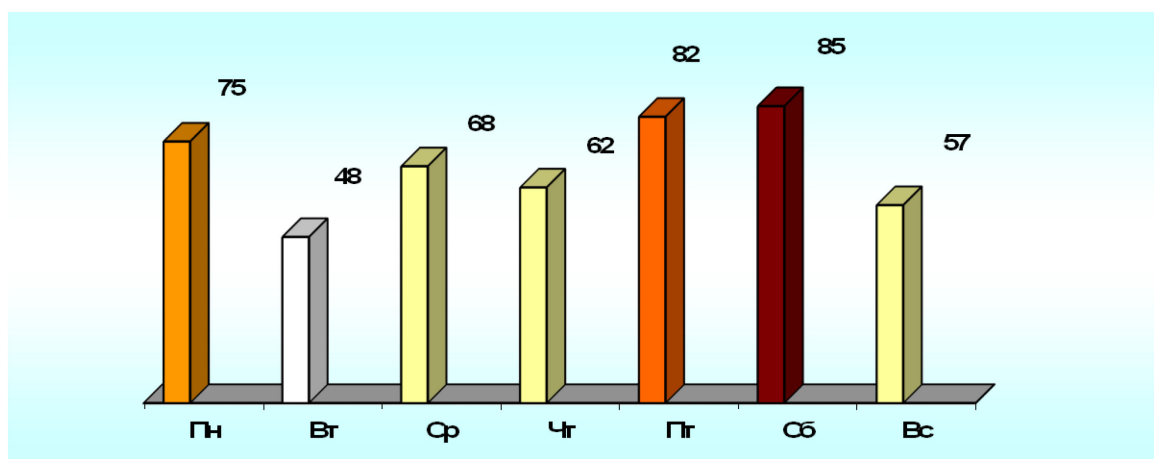


Рис. 19. ДТП с участием детей по дням недели в 2020 г.

Одной из причин увеличения детской аварийности в пятницу и субботу является массовый приезд на выходные в Подмоскowie несовершеннолетних из Москвы и других регионов Российской Федерации на отдых.

Что касается понедельника, тут ситуация объясняется массовым возвратом жителей, в том числе детей, из загородной зоны в черту городов.

*ДТП по вине водителей автотранспортных средств юридических лиц*

За 2020 г. на дорогах Московской области зарегистрировано 544 ДТП по вине водителей автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам (осуществляющих грузопассажирские перевозки), в которых 88 человек погибло и 672 получили ранения различной степени тяжести. За аналогичный период 2019 г. имело место 557 ДТП, в которых 83 человека погибло и 726 получили ранения различной степени тяжести.

По сравнению с соответствующим периодом прошлого года отмечается снижение (-2,3 %) количества ДТП по вине водителей автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам. Количество раненых снизилось на 7,4 %, процентный показатель количества погибших увеличился на 6,0 %.

Доля происшествий по вине водителей автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, по отношению к общему числу ДТП по Московской области составляет 11,2 %.

Общеобластной показатель тяжести последствий в ДТП за 2020 г. составил 11,5 %, что на 1,3 % больше показателя предыдущего года.

Рост количества происшествий по вине водителей автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, в результате которых погибли и получили ранения участники дорожного движения зарегистрирован на территории обслуживания 3, 8, 10, 14, и 16 батальонов ДПС, а также ОГИБДД МУ(МО)-У(О) МВД России по Балашихинскому, Воскресенскому, Зарайскому, Коломенскому, Королевскому, Ленинскому, Лотошинскому, Лобненскому, Озерскому, Подольскому, Протвинскому, Рузскому, С-Посадскому, Ступинскому, Чеховскому муниципальным образованиям.

На основании проведенного анализа установлено, что количество происшествий, произошедших в 2020 г. по вине водителей транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, снизилось на 2,3 %. Наибольшая доля ДТП совершена на территориях обслуживания строевых подразделений Госавтоинспекции Московской области (307 ДТП).

Основным видом ДТП остается столкновение (341), наезд на пешехода (99), наезды на препятствие и стоящее ТС (56).

48,8 % (278 ДТП, АППГ – 302, -7,9 %) от общего количества ДТП данного вида зафиксировано по вине водителей транспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, в которых 65 человек погибли (АППГ – 69, -5,7 %), 320 получили ранения различной степени тяжести (АППГ – 345, -2 %).

33,6 % (183 ДТП, АППГ – 138, +320,6 %) совершено по вине водителей такси, в которых 19 человек погибло (АППГ – 8, +137,5 %), 225 получили ранения различной степени тяжести (АППГ – 175, +28,5 %).

15,2 % (83 ДТП, АППГ – 118, -29,6 %) совершено по вине водителей автобусов, в которых 4 человека погибло (АППГ – 6, -33,3 %), 127 получили ранения различной степени тяжести (АППГ – 206, -38,3 %).

Таблица 1

*Статистика ДТП по вине водителей автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и зарегистрированных в Московской области (по местонахождению автотранспортного предприятия в Московской области)*

Всего ДТП по вине			Погибло			Ранено		
2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
255	201	-21,1	32	25	-21,8	330	243	-26,3

Таблица 2

*Статистика ДТП по вине водителей автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам (по регионам)*

Место регистрации ТС	Всего ДТП			Погибло			Ранено		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
Московская область	255	201	-21,1	32	25	-21,8	330	243	-26,3
Москва	175	197	+12,5	20	28	+40	225	231	+2,6
Иной регион	127	146	+14,9	31	35	+12,9	171	198	+15,7

#### *ДТП с участием автобусов*

По итогам 2020 г. на дорогах Московской области с участием водителей автобусов зарегистрировано 199 ДТП (АППГ – 272, -26,8 %), в которых погибло 28 человек (АППГ – 25, -10,7 %) и 426 (АППГ – 309, -27,4 %) получили телесные повреждения.

Доля происшествий с участием пассажирского транспорта по отношению к общему числу ДТП по Московской области составляет 4,1 % (АППГ – 4,6 %).

По вине водителей автобусов зарегистрировано 83 ДТП (АППГ – 118, -29,6 %), в которых 4 человека погибло (АППГ – 6, -33,3 %) и 127 (АППГ – 206, -38,3 %) получили телесные повреждения.

Анализ происшествий по месту совершения показывает, что рост ДТП по вине водителей автобусов отмечается на территориях обслуживания ОГИБДД МУ(МО)-У(О) МВД России по Воскресенскому, г.о. Истра, г.о. Кашира, г.о. Коломна, г.о. Красногорск, г.о. Протвино, Рузскому г.о., Сергиево-Посадскому г.о., г.о. Чехов, а также 2, 8, 14 и 16 батальонах ДПС.

На основании проведенного анализа установлено, что количество происшествий, произошедших в 2020 г. по вине водителей автобусов снизилось на 29,6 %. Наибольшая доля ДТП совершена на территории обслуживания районных подразделений Госавтоинспекции Московской области.

Основным видом ДТП с участием автобусов остается столкновение (36), падение пассажира (15) и наезд на пешехода (19).

13,2 % от общего количества ДТП данного вида зафиксировано по вине водителей автобусов, принадлежащих физическим лицам и индивидуальным предпринимателям, 84,4 % ДТП совершаются водителями организаций, имеющих организационно-правовые статусы обществ с ограниченной ответственностью и акционерных обществ, 2,4 % – государственные учреждения и ведомства.

Наивысшая концентрация вышеуказанных ДТП фиксируется в вечернее время с 18:00 до 21:00 – 25,3 %.

Одновременно, анализ вышеуказанных происшествий показывает, что 86,9 % ДТП, в которых пострадали люди, произошло по вине водителей автобусов, осуществлявших регулярные перевозки, 10,8 % осуществляли перевозки пассажиров по заказам и 2,4 % осуществляли перевозки в личных целях.

Чаще всего в ДТП попадали наиболее опытные водители, имеющие стаж вождения более 30 лет (20,4 % ДТП).

Основными причинами, послужившими совершению ДТП, явились: «выезд на встречную полосу движения» – 4 факта, «наезд на пешехода» – 9 фактов, «неправильный выбор дистанции» – 23 факта, «несоответствие скорости» – 13 фактов, «несоблюдение очередности проезда» – 5 фактов.

Почти в каждом четвертом ДТП (19) сопутствующим фактором явилось наличие недостатков улично-дорожной сети.

#### *ДТП с участием легкового такси*

Возросло количество происшествий с участием легковых такси, в 292 (+8 %) ДТП погибли 47 (+161 %) и получили ранения 376 (+10 %) человек.

Водители, осуществляющие пассажирские перевозки в качестве легкового такси, стали виновниками 181 ДТП (+1 %), в которых погибли 22 (+175 %) и ранены 229 (-0,4 %) человек.

Рост количества ДТП, с участием виновных водителей такси отмечается в 16 районных и 7 строевых подразделениях. Больше 150 % зафиксирован рост ДТП в Королеве (+400 %), 15-м батальоне ДПС (+200 %), Химках (+150 %), Чехове (+150 %), 6-м батальоне ДПС (+150 %).

Основными причинами совершения ДТП водителями такси стали нарушения скоростного режима (43 ДТП (+87 %) и 11 погибших (+175 %), несоблюдение очередности проезда (41 ДТП (+17 %) и 3 погибших (+100 %).

*ДТП с участием транспортных средств с правым расположением руля*

Транспортные средства с правосторонним расположением руля участвовали в 71 ДТП (-12 %), в которых 11 человек погибли (уровень АППГ) и 85 получили ранения (-24 %). Наибольшее количество ДТП с участием указанного транспорта зарегистрировано в 1-м батальоне ДПС (+300 %) и ОГИБДД Коломны (+200 %).

62 % ДТП с праворульными автомобилями случились в связи со столкновениями ТС (44 ДТП; -2 %) в которых погибли 5 человек или 46 % от всех погибших (+25 %).

В 37 ДТП (-18 %) установлена вина водителей праворульных автомобилей, в которых погибли 4 человека (-43 %) и 48 человек получили ранения (-24 %).

Основные нарушения: скорость (9 ДТП, 2 погибших), очередность проезда (7 ДТП и 1 погибший), проезд пешеходного перехода (6 ДТП и 1 погибший), а также выезд на полосу встречного движения (7 ДТП).

*ДТП с участием транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду (каршеринг)*

С участием транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду, зарегистрировано 29 ДТП (-34 %), в которых погибли 3 (+50 %) и получили ранения 33 человека (-42 %). Такие происшествия зарегистрированы в 11 районных и 6 строевых подразделениях ГИБДД, наибольшее число ДТП были зарегистрированы в 8-м батальоне ДПС (3 ДТП), 3-м батальоне ДПС (3 ДТП), ОГИБДД МУ МВД России «Балашихинское» (2 ДТП), ОГИБДД УМВД России по Красногорскому району (2 ДТП), ОГИБДД УМВД России по Ленинскому району (2 ДТП), ОГИБДД УМВД России по г.о. Химки (2 ДТП), 10-м батальоне ДПС (2 ДТП).

По вине водителей указанных транспортных средств произошло 22 происшествия (-40 %) и получил смертельные травмы 1 человек (-50 %).

В 3 ДТП (-40 %) водители «каршеринговых» машин управляли ими с признаками опьянения, что стало причиной ДТП. Такие случаи зарегистрированы в Красногорске, Серпухове и 8-м батальоне ДПС.

Основными видами происшествий с участием таких автомобилей являются столкновения (13 ДТП; -41 %). Рост отмечается в ОГИБДД Красногорска, Королева, Павлово-Посада, Раменского, Химок, а также 3-м, 8-м батальонах ДПС.

Основными нарушениями водителей «каршеринговых» машин, послужившими совершению ДТП стали: нарушение скорости (8 ДТП, -27 %), несоблюдение очередности проезда (5 ДТП, +25 %), выезд на полосу встречного движения (3 ДТП, +50 %).

В 3 ДТП водители транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду, скрылись с места совершения ДТП, в результате 4 человека получили ранения.

### *ДТП с тяжкими и особо тяжкими последствиями*

С тяжкими последствиями на дорогах Московской области было зарегистрировано 88 происшествий (АППГ – 116 ДТП). В отчетном периоде число ДТП с особо тяжкими последствиями снизилось на 75 % (1 ДТП, АППГ – 4), в которых 0 человек погибли (АППГ – 23) и 12 получили ранения различной степени тяжести (АППГ – 14).

### *ДТП с НДУ*

Неудовлетворительные дорожные условия зафиксированы в 1515 ДТП (-11 %), в которых погибли 290 человек (+7 %) и 1752 получили ранения (-11 %).

Рост количества погибших отмечается в ДТП, где были выявлены следующие НДУ: неисправность светофора (+700 %), несоответствие дорожных ограждений предъявляемым требованиям (+500 %), отсутствие элементов обустройства остановочного пункта общественного пассажирского транспорта (+500 %), неровное покрытие (+450 %), отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них (+200 %), отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах (+175 %), отсутствие дорожных ограждений в необходимых местах (+140 %), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (+78 %), неисправное освещение (+77 %), неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков (+65 %), отсутствие, плохая различимость вертикальной разметки (+50 %), неудовлетворительное состояние обочин (+41 %), плохая видимость световозвращателей, размещенных на дорожных ограждениях (+33 %), отсутствие освещения (+22 %), отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек) (+16 %), недостаточное освещение (+10 %).

Более 100 % рост погибших в ДТП с НДУ зарегистрирован в ОГИБДД 15-м батальоне ДПС (+400 %), Наро-Фоминска (+333 %), Ступино (+300 %), Луховиц (+250 %), 15-м батальоне ДПС (+250 %), Озер (+200 %), Химки (+200 %), Электростали (+200 %), Ногинска (+150 %), Солнечногорска (+150 %).

В 153 ДТП (+82 %), которые произошли в границах мест производства дорожных работ, зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия, из которых: 120 на дорогах федерального, 23 регионального и 6 муниципального значения.

Наиболее часто фиксируются следующие НДУ:

- отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части – в 55 ДТП (+511 %);
- отсутствие временных ТСОД в местах производства работ – в 35 ДТП (+192 %);
- отсутствие, дорожных знаков в необходимых местах – в 11 ДТП (+450 %);
- неудовлетворительное состояние обочин – в 6 ДТП (+500 %);
- неровное покрытие – в 3 ДТП (+100 %).

### *ДТП на ж/д переездах*

В 2020 г. на железнодорожных переездах в результате 9 ДТП (-25 %) получили ранение 9 человек (-53 %) и два человека погибли (+100 %).

Основным видом ДТП, не только по количеству происшествий, но и по числу погибших, является столкновение. Всего ДТП такого вида было 4 или 44 % от всех ДТП на ж/д переездах, в которых погибли 2 человека (+100 %; 0).

Наезд на препятствие является еще одним видом ДТП, в результате которых получили ранения люди. В результате 4 ДТП ранения получили 5 человек.

### *ДТП с участием мототранспорта*

За 12 месяцев 2020 г. с участием мототранспорта зарегистрировано 455 ДТП (-17 %), в которых отмечается снижение погибших на 16 % (60 человек погибли). Число раненых снизилось на 13 % (490 человек получили ранения).

Основной вид ДТП с участием мототранспорта – «столкновение» (309 ДТП или 68 % от всех ДТП с участием мототранспорта). В тоже время рост погибших на 9 % отмечен в ДТП, связанных с наездом на препятствие, тяжесть последствий в таких ДТП составила 20 погибших на 100 пострадавших.

Рост количества ДТП с мототранспортом и погибших в них людей зарегистрирован в ОГИБДД Щелково, Шатуры, Наро-Фоминска, Можайска, Ленинского, Химок и 2-м батальоне ДПС.

### *ДТП в местах установки систем фотовидеофиксации нарушений*

В соответствии с проведенным анализом дорожно-транспортных происшествий в местах установки стационарных и использования передвижных комплексов по результатам 2019 г. снижение аварийности составляло 23,7 %, погибших 45,5 %, раненых 26,0 %.

По итогам 2020 года снижение аварийности в местах установки:

- стационарных комплексов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составило 25,4 % (2019 – 779, 2020 – 581), погибших 16,2 % (2019 – 105, 2020 – 88), раненых 27,2 % (2019 – 1 001, 2020 – 729);

- передвижных комплексов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составило 17,8 % (2019 – 382, 2020 – 314), погибших 10,9 % (2019 – 101, 2020 – 90), раненых 17,2 % (2019 – 489, 2020 – 405);

- общее снижение аварийности в местах установки стационарных и использования передвижных комплексов за 2020 год составило 22,9 % (2019 – 1 161, 2020 – 895), погибших 13,6 % (2019 – 206, 2020 – 178), раненых 23,9 % (2019 – 1490, 2020 – 1134).

### *Аварийность за 4-й квартал 2020 г.*

В 4-м квартале 2020 г. на территории Московской области зарегистрировано 1258 ДТП (-26 %;), в которых погибли 216 (-23 %) и получили ранения 1402 человека (-29 %).

Тяжесть последствий по сравнению с АППГ 2019 г. выросла на 0,8 погибших на 100 пострадавших (2019 – 12,5; 2020 – 13,3).

Общий рост ДТП допущен в 7 районных и 2 строевых подразделениях, из которых рост на 100 и более процентов зарегистрирован в ОГИБДД Ступино (+167 %).

Наибольшая тяжесть последствий в ДТП отмечается в ОГИБДД Ша-туры (45,5 погибших на 100 пострадавших), 16-м батальоне ДПС (42,3 погибших на 100 пострадавших), ОГИБДД Воскресенска (33,3 погибших на 100 пострадавших).

Основными видами ДТП остаются столкновения – 547 ДТП (-20 %) и наезды на пешеходов – 453 ДТП (-33 %).

Рост количества ДТП отмечается в следующих видах ДТП:

- наезд на животное – +100 % (5).

Рост данного вида ДТП отмечается в ОГИБДД Клина, Талдома, Чехова, 1-м и 2-м батальонах ДПС.

Рост погибших был в следующих видах ДТП:

- наезд на животное – +100 % (1);

- отбрасывание предмета – +100 % (1);

- съезд с дороги – +100 % (18);

- наезд на велосипедиста – +25 % (5);

Основными причинами совершения ДТП, являлись: нарушения водителей транспортных средств, доля таких ДТП составила 87 %. Всего за 4 квартал совершено 1091 ДТП по вине водителей ТС (-26 %), в которых погибли 164 человека (-19 %) и получили ранения 1284 человека (-29 %).

С участием пешеходов на территории Московской области было 453 ДТП (-33 %), количество погибших пешеходов составило 90 (-28 %). Количество раненых сократилось на 36 % (383).

По вине пешеходов зарегистрировано 183 ДТП (-35 %). В данных ДТП погибло 59 человек или 66 % от всех погибших пешеходов (+33 %). Ранения получили 132 человека (-37 %).

Отмечается рост количества погибших в ДТП с НДУ на 18 % (98 погибших), количество таких ДТП было 377 (-11 %) и количество раненых 401 (-13 %).

С участием водителей в состоянии опьянения зарегистрировано 137 ДТП (-19 %). В данных ДТП погиб 31 человек (-33 %) и получили ранения 175 человек (-21 %).

Наибольший рост числа ДТП с участием водителей с признаками опьянения зарегистрирован на территории Наро-Фоминска (+400 %), Зарайска (+200 %), 15-го батальона ДПС (+150 %).

С участием автомобилей такси было совершено 92 ДТП, что на 20 % больше 4 квартала 2019 г. В данных ДТП погибли 19 людей (+217 %), на 9 % увеличилось количество пострадавших (100 человек).

Автомобили, взятые в краткосрочную аренду, были участниками в 5 ДТП (-72 %) из которых 4 ДТП (-75 %) виновниками были сами водители данных транспортных средств. Снижение ДТП с их участием составило 60 %.

*По линии исполнения административного законодательства*

За 12 месяцев 2020 г. сотрудниками подразделений Госавтоинспекции области было возбуждено 30 млн 488 тыс. дел об административных правонарушениях, что на 30 % превышает аналогичный показатель 2020 г.

Наибольшее количество наказаний было назначено в виде штрафа, из которых 26 млн было в 2020 г. исполнено. Таким образом, показатель исполнения наказаний в виде штрафа с учетом коэффициента 50 процентной оплаты составил 85,8 %.

По ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ в текущем году (за неуплату административного штрафа в установленном законом порядке) сотрудниками подразделений ГИБДД Московской области составлено 35,3 тыс. протоколов об административных правонарушениях, из которых судьями рассмотрено 23,4 тыс. По 22 тыс. делам нарушители были оштрафованы, 815 дел было прекращено, по 138 делам было назначено наказание в виде административного ареста, обязательные работы назначены в 168 случаях. На доработку возвращено 358 материалов.

Для рассмотрения в судебные органы за отчетный период 2020 г. направлено 71,5 тыс. административных дел (АППГ – 82 тыс.), что составляет 76,4 % (АППГ – 79,5 %) от общего количества выявленных административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусматривает административный штраф, лишение права управления транспортными средствами, административный арест. В подразделения ГИБДД Московской области поступила информация о принятых процессуальных решениях по 53,4 тыс. делам (АППГ – 67,9 тыс.), что составляет 74,7 % (АППГ – 82,8 %). Наименьшее количество информации о принятом решении поступило в ОГИБДД МУ–У(0) МВД России по Дмитровскому (52,1 %), Домодедовскому (55 %), Ленинскому району (39,8 %), Лобненскому (29,1 %) городским округам, ЦВФ ГИБДД (41,4 %).

Судьями Московской области лишено права управления транспортными средствами 14 087 водителей, что составляет 26,4 %, оштрафовано 34047 (63,7%) нарушителя. В отношении 205 (5,4 %) граждан мировыми судьями вынесены постановления об административном аресте, 247 (0,5 %) гражданам назначены обязательные работы.

По различным основаниям в текущем году судьями Московской области прекращено производство по 1391 административному делу, что составляет 2,6 % от общего количества дел, рассмотренных судьями (АППГ – 1,9 %).

Наибольший процент прекращенных дел отмечен в подразделениях ГИБДД по Коломенскому (6,5 %), Лобненскому (5,2 %), Ногинскому

(5,7 %), Протвинскому (7,1 %), Ступинскому (10,3 %) городским округам, ЦВФ ГИБДД (14,5 %).

*По линии розыскной деятельности*

Сотрудниками ГИБДД за 12 месяцев 2020 г. раскрыто 3998 преступлений, что меньше аналогичного показателя прошлого года на 84 преступления (4082).

Средний областной процент участия ГИБДД в раскрытии преступлений составил 7 % (уровень прошлого года – 7,1 %).

Зарегистрировано снижение количества раскрытых преступлений по:

- ст. 264 УК РФ (ДТП) раскрыто службой 898 (АППГ – 932), на 34 преступления меньше (причина – снижение общего количества учетных ДТП за 12 месяцев 2020 года по сравнению с АППГ на 17,2 %).

- ст. 264 прим 1 (повторное управление т/с в н/с) – 1536 (АППГ – 1626), на 90 преступлений меньше.

Однако, несмотря на снижение процента в раскрытии преступлений, по следующим статьям Уголовного кодекса зарегистрировано увеличение раскрываемости, а именно:

- ст. 166 УК РФ (неправомерное завладение автомобилем) с участием службы ГИБДД раскрыто 162 преступлений (АППГ – 143), что на 19 преступлений больше (+13,3 %);

- ст. 228 УК РФ (наркотики) раскрыто службой 512 преступлений (АППГ – 387), что на 125 преступлений больше (+32,3 %);

- ст. 326 УК РФ (подделка идентификационного номера т/с) раскрыто службой 6 преступлений (АППГ – 1), что на 5 преступлений больше (+500 %);

- ст. 119 УК РФ (угроза убийством или тяжкий вред здоровью) раскрыто службой 7 преступлений (АППГ – 3), что на 4 преступления больше (+133,3 %); – 181, что на 19 преступлений больше (+10,5 %);

- ст. 319 УК РФ (оскорбление представителя власти) раскрыто службой 19 преступлений (АППГ – 16), что на 3 преступления больше (+18,8 %);

*Справочно:*

*При этом следующие подразделения ГИБДД по итогам 12 месяцев 2020 г. имеют низкий процент участия в раскрытии преступлений: Воскресенск (6,3 %), Егорьевск (5,5 %), Жуковский (5,6 %), Зарайск (5,8 %), Красногорск (5,4 %), Раменское (5,9 %), Руза (6,3 %), Одинцово (6,2 %), Орехово-Зуево (5,5 %), Пушкино (6,5 %), Талдом (6,0 %), Шатура (5,8 %), Щелково (4,1 %), Электросталь (5,7 %).*

Подразделениями ГИБДД Московской области задержано с использованием средств распознавания г.р.з. 1119 транспортных средств, находящихся в розыске, АППГ – 1422 (-21,3 %), задержано 7277 спецпродукции, числящейся в розыске, АППГ – 3599 (+102,2 %). Незаконной перевозки наркотических веществ – 807 фактов, АППГ – 629 (+28,3 %);

Служба ГИБДД находится на первом месте по количеству раскрытых неправомерных завладений транспортными средствами без цели хищения (угонов) среди всех служб ГУ МВД России по Московской области: ГИБДД – 138 (35,1 %), уголовный розыск – 101 (25,7 %), участковые уполномоченные полиции – 89 (22,6 %), ППСП – 39 (9,9 %).

Проведенными совместно с УУР ГУ МВД России по Московской области мероприятиями за 12 месяцев 2020 г. достигнуто значительное снижение краж АМТС – 1407 (АППГ – 1913) – -26,5 %. Задержан 31 участник преступных групп, специализирующихся на совершении краж транспортных средств, установлена причастность фигурантов к совершению 63 эпизодов преступной деятельности на территориях Ленинского, Подольского, Раменского, Красногорского, Орехово-Зуевского, Щелковского, Дмитровского, Сергиево-Посадского, Домодедовского, Истринского, Волоколамского, Шаховского и Мытищинского муниципальных образований. В рамках подготовки к проведению операции «Автомобиль», совместно с УУР проводится отработка транспортных средств, представляющих оперативный интерес, устанавливаются лица, управляющие данными транспортными средствами, с последующим планированием мероприятий, направленных на профилактику и раскрытие краж и угонов транспортных средств.

За 12 месяцев 2020 г. на территории Московской области зарегистрировано 355 учетных ДТП со скрытием (АППГ – 418), из них 281 раскрыто, что составляет 79,2 % (АППГ – 299; 71,5 %, +7,7 %).

#### *По линии технического надзора*

Особую озабоченность вызывают нарушения требований безопасности, выявляемые в ходе предварительного выяснения причин и условий совершения ДТП по вине водителей. Выявлено 32 факта управления транспортным средством без страхового полиса, 16 фактов управления по национальным водительским удостоверениям (12.7 ч. 1), 120 фактов управления без путевого листа, 25 фактов управления с нарушением правил проведения предрейсового технического и медицинского осмотров (12.31.1.3, 12.31.1.2), 66 фактов управления без технического осмотра (12.1 ч. 2). Сложная ситуация складывается с тахографическим контролем водителей автобусов. Только в рамках оформления ДТП выявлено 110 фактов нарушений режима труда и отдыха водителями. Выявлено 32 случая управления с техническими неисправностями (12.5 ч. 1).

В большинстве случаев причиной роста ДТП по вине водителей юридических лиц является слабая контрольно-надзорная и профилактическая работа, проводимая сотрудниками ГИБДД в автотранспортных предприятиях. Предостережения и представления зачастую не выдаются, что приводит к повторным нарушениям законодательства в области безопасности дорожного движения со стороны хозяйствующих субъектов. Все выявляемые нарушения сводятся к неоднократному привлечению должностных лиц предприятий, юридическим лицам удается избежать наказания.

Несмотря на рост аварийности, внеплановые проверки не инициируются, контроль не осуществляется.

За истекший 2020 год в рамках надзора за дорожным движением выявлено 70652 единицы (АППГ – 79948, -11,6 %) технически неисправных транспортных средств. По результатам проведенных мероприятий к административной ответственности привлечено 2114 юридических (АППГ – 1021, +107 %) и 5343 должностных лица (АППГ – 4777, +11,5 %), а также внесено 4094 представления (АППГ – 3140, +30,3 %).

Особую озабоченность вызывают нарушения требований безопасности, выявляемые в ходе предварительного выяснения причин и условий совершения ДТП, как по вине, так и с участием водителей автобусов. Выявлено 29 фактов управления автобусом без страхового полиса (12.37 ч. 2). Сложная ситуация складывается с тахографическим контролем водителей автобусов. Только в рамках оформления ДТП выявлено 92 факта нарушений режима труда и отдыха водителями пассажирских предприятий. Выявлен 21 случай управления автобусами с техническими неисправностями (12.5 ч. 1), заключающимися в установке на транспортное средство колес, не соответствующих требованиям законодательства, 16 фактов управления автобусом без технического осмотра (12.1 ч. 2).

Сотрудниками Госавтоинспекции при надзоре за дорожным движением пресечено 208 351 нарушение ПДД, совершенное водителями автобусов, в том числе выявлен 331 факт управления автобусом, не прошедшим технический осмотр, 6343 нарушения правил пользования ремнем безопасности, 109 фактов управления автобусом водителем, не имеющим категории «Д», 164 465 фактов превышения установленной скорости движения, 3327 нарушений правил пользования внешними световыми приборами, 3680 нарушений правил перевозки людей, 1130 нарушений правил остановки или стоянки, 749 фактов проезда на запрещающий сигнал светофора, 1420 нарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения. Выявлено 11906 неисправных автобусов, в т.ч. 86 с неисправной рулевой или тормозной системами, 276 с внесенными изменениями в конструкцию т/с, 2935 нарушений правил эксплуатации тахографов, 172 нарушения режима труда и отдыха.

В отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские перевозки, в рамках контроля за дорожным движением проведено 1134 проверки подвижного состава, 1321 административное расследование. По месту регистрации (фактического местонахождения) юридических лиц направлено 362 материала для проведения процессуальных действий в отношении хозяйствующих субъектов.

По результатам контрольно-надзорной деятельности внесено 1450 представлений и 214 предостережений, к административной ответственности привлечено 1932 должностных лица, составлено 900 административных материалов на юридических лиц.

### *По линии регистрационной и экзаменационной деятельности*

За 12 месяцев 2020 г. регистрационно-экзаменационными подразделениями предоставлено 1042707 (-13,0 %, за АППГ – 1198770), из них по вопросам регистрации 786531 (-2,0 %, за АППГ – 802660), выдано 256176 водительских удостоверений (-35,3 %, за АППГ – 396110).

При этом через портал Госуслуги.ру по вопросам регистрации АМТС и выдачи водительских удостоверений обратилось 879802 человек (АППГ – 977273), из них по вопросам регистрации 614638 (АППГ – 656503), экзаменации – 265164 (АППГ – 320843), что составило 84,4 % в электронном виде от общего количества обращений.

По итогам 12 месяцев 2019 г. целевого показателя достигли все подразделения РЭО Московской области.

Еженедельный мониторинг работы 35 имеющихся систем управления электронной очередью показал, что среднее время ожидания и время предоставления госуслуг соответствует нормативному.

Согласно данным сайта «Ваш контроль» процент удовлетворенности качеством предоставления государственных услуг по Московской области составил 95,6 %.

### *По линии дорожного надзора*

В процессе осуществления надзорных функций по контролю за состоянием улично-дорожной сети области, а также выполнением органами дорожного комплекса нормативов, стандартов и правил в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, службой ДН ГИБДД:

Выдано 38771 предписание (декабрь 2019 г. – 35186) должностным и юридическим лицам, из них:

- 27689 предписаний юридическим лицам;
- 11082 предписаний должностным лицам.

По данным поисково-мониторинговой системы ГИБДД Московской области, после ДТП выдано 1174 предписания (декабрь 2019 г. – 1289), составлено 293 административных материала (декабрь 2019 г. – 173).

За повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств регулирования дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия составлено 4516 адм. материалов по ст. 12.33 КоАП РФ (декабрь 2019 г. – 4622), из них:

- 60 материалов на юридических лиц;
- 293 материала на должностных лиц;
- 4163 материала на физических лиц.

За нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений в безопасном для дорожного движения состоянии, либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении привлечено по ст. 12.34

КоАП РФ – 919 должностных и юридических лиц (декабрь 2019 г. – 1066), из них:

- 623 протокола на юридических лиц;
- 296 протоколов на должностных лиц;

Общее число привлеченных к ответственности должностных, юридических и физических лиц по ст. 12.33 и 12.34 КоАП РФ составляет 5435 (декабрь 2019 г. – 5688).

За невыполнение в установленный срок законного предписания органа (должностного лица), осуществляющего государственный надзор (контроль), об устранении нарушений законодательства по ст. 19.5 ч. 27 и 28 КоАП РФ составлено 322 протокола (декабрь 2019 г. – 310).

*По линии Центра автоматической фиксации административных правонарушений*

Количество комплексов автоматической фотовидеофиксации составляет 1514:

1267 стационарных, 200 передвижных и 47 мобильных комплексов.

В целях наибольшего положительного влияния на аварийность произведена настройка стационарных комплексов на фиксацию различных видов нарушений:

- скоростной режим (1329);
- движение по обочине (92);
- стоп-линия (95);
- красный свет (28);
- выезд на полосу встречного движения (194);
- перестроение (169);
- поворот налево, разворот (15);
- движение грузового транспорта далее второй полосы (42);
- движение грузового ТС с МРМ более 2,5 т в левой полосе (148);
- движение по полосе для маршрутного транспорта (1);
- выезд на перекресток в случае затора (1);
- движение прямо в нарушение требования знаков (1);
- въезд под знак 3.4 (движение грузовых т/с запрещено) (2).

Передвижными комплексами фиксируется превышение скорости и движение по обочине, движение по полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств.

Мобильными комплексами, фиксируются нарушения правил остановки и стоянки т/с, в том числе на автомагистралях.

Наряду с ними используется 307 муляжей комплексов.

За 12 месяцев 2020 года вынесено 29 млн 225 тыс. постановлений по делам об административных правонарушениях (АППГ – 22 млн 94 тыс.), рост составляет 32,3 %, на сумму 17 млрд 66 млн рублей (АППГ – 12 млрд 830 млн рублей) (+33,0 %).

Сумма оплаченных штрафов – 8 млрд 445 млн рублей, что составляет 49,5 % от суммы наложенных штрафов.

Согласно данным аналитического модуля ФБД «Адмпрактика» ЦАФАП Московской области находится на первом месте по количеству вынесенных постановлений из всех регионов Российской Федерации, на втором месте г. Москва – 28,4 млн постановлений, на третьем – Республика Татарстан – 6,3 млн постановлений. Далее: Краснодарский край – 5,5 млн, Самарская область – 3,9 млн.

Согласно данным ФБД «Адмпрактика», исполненными числятся 25 млн 4 тыс. постановлений по делам об административных правонарушениях, вынесенных Центром за 12 месяцев 2020 г., что составляет 85,6 % от общего количества вынесенных, из них 21 млн 740 тыс. постановлений (76,3 %) оплачено со скидкой 50 %.

В 2020 году Центром видеofиксации ГИБДД в целях сохранения положительной положительного влияния системы автоматической фиксации нарушений ПДД РФ на аварийность на автодорогах Московской области проделана следующая работа:

- в рамках дополнительного соглашения к Концессионному соглашению № 11 установлено и введено в эксплуатацию новых 10 стационарных комплексов. Осуществлен перенос 226 стационарных комплексов (АППГ – 176);

- в рамках эксперимента по использованию передвижных комплексов «СКАТ-П» для фиксации нарушений скоростного режима на протяженных участках автомобильных дорог, утверждено 11 участков фиксации нарушений;

- утверждено 90 зон фиксации нарушений скоростного режима на протяженных участках дорог имеющимися комплексами «Автоураган-ВСМ2» и «СКАТ-С»;

- 116 стационарных комплексов настроено на фиксацию нарушений в двух направлениях.

Вывод:

По итогам 2020 г. служба ГИБДД Московской области достигла результатов Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на 2013–2020 года» по 4 основным оценочным показателям. В Московской области количество ДТП снижено на 15 %, погибших – на 6 % и раненых – на 15 %.

Основными видами происшествий являются столкновения, наезды на пешеходов. Отмечается рост числа погибших в ДТП, связанных с наездами на стоящее ТС (+29 %), на велосипедиста (+122 %) и животное (+100 %).

Основными нарушениями, оказавшими максимальное влияние на количество ДТП, стали:

- нарушения, связанные со скоростным режимом – 1236 ДТП (АППГ – 1426; -11 %);

- нарушения правил проезда перекрёстков – 670 ДТП (784; -15 %);
- нарушения правил перестроения – 359 ДТП (304; +18 %);
- нарушения связаны с выездом на встречную полосу – 336 ДТП (369; -9).

Наибольшее количество погибших зафиксировано в ДТП, которые произошли в темное время суток.

Рост числа ДТП отмечается на территории обслуживания 9 подразделений, погибших в 25 подразделениях. Одновременное увеличение ДТП, погибших и раненых отмечается на территории обслуживания 5 районных подразделениях.

По вине водителей транспортных средств совершено около 88 % всех «учетных» ДТП. Наибольшее количество погибших связано с нарушением скоростного режима встречного движения и превышением скорости, в которых погибло 44 % от общего числа погибших в ДТП.

По вине водителей совершается 61 % всех наездов на пешехода, однако наибольшее число смертельных случаев приходится на ДТП совершаемые по причине нарушений ПДД пешеходами – 64 %.

Таким образом, удельный вес ДТП вне пешеходных переходов выше чем на самих переходах, удельный вес погибших в ДТП выше вне пешеходных переходов (78 %).

Основные сопутствующие неудовлетворительные условия в населенных пунктах, по которым отмечается рост смертельных случаев, это отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек) и отсутствие освещения.

Вне населенных пунктов Московской области в 2020 году отмечается рост числа наездов на 8 % и погибших на 55 %.

Основные недостатки УДС сопутствовавшие наездам со смертельным исходом (с ростом показателей к АППГ): неудовлетворительное состояние обочин и отсутствие дорожных знаков в необходимых местах.

Продолжается снижение ДТП с участием нетрезвых водителей, снижение составило 21 %.

Снижено количество ДТП с участием автобусов на 20 %, но отмечается увеличение количества ДТП по вине водителей автобусов на 22 %.

На 27 % снижен показатель аварийности с участием водителей лишённых водительских удостоверений.

Рост отмечается и в ДТП с участием автомашин «такси» на 3 % и погибших на 133 %. Количество ДТП с ТС, взятыми в «каршеринг», снизились на 12 %.

Снижено на 6 % количество ДТП, где были зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия.

На 30 % снизилось количество ДТП на ж/д переездах, в которых 2 человека погибли (+100 %).

Профилактическая работа увеличилась за счет комплексов автоматической фиксации административных правонарушений, на которые приходится более 90 % всех выявляемых административных правонарушений.

Участие ГИБДД в раскрытии преступлений снизилось на 4 %.

По итогам года, за счет доступности государственных услуг в электронном виде, количество обращений граждан в ГИБДД в электронном виде составило 91 %.

### **§ 3. Планирование работы подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

Нормативная основа регулирования организации и планирования деятельности подразделений ГИБДД состоит из общих положений, относящихся к деятельности ОВД. Единый порядок организации планирования, виды планов, разрабатываемые в системе органов внутренних дел Российской Федерации и анализ выполнения плановых мероприятий определен «Инструкцией по организации планирования в органах внутренних дел Российской Федерации», утвержденной приказом МВД России от 1 октября 2020 г. № 683 «Об организации планирования в органах внутренних дел Российской Федерации».

Планирование состоит из следующих этапов:

1. Обобщение, систематизация и анализ информации, необходимой для разработки соответствующего проекта плана.

2. Сбор предложений заинтересованных органов, организаций, подразделений или их структурных подразделений по формированию проекта плана.

3. Подготовка и согласование с заинтересованными органами, организациями, подразделениями или их структурными подразделениями проекта плана.

4. Утверждение проекта плана и его доведение до заинтересованных органов, организаций, подразделений или их структурных подразделений.

Основным документом МВД России, подводящим итоги проделанной работы и определяющим комплексные задачи, которые необходимо решать в предстоящий период, является Директива Министра внутренних дел Российской Федерации «О приоритетных направлениях деятельности органов внутренних дел Российской Федерации».

Разрабатываемые структурными подразделениями органов внутренних дел, в том числе и Госавтоинспекции, планы классифицируются на следующие виды:

План основных организационных мероприятий МВД России (с приложением графика проведения конференций, совещаний, семинаров, курсов и выставок) – на год.

Планы мероприятий:

– по выполнению требований федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, решений федеральных органов государственной власти, координационных совещаний руководителей правоохранительных органов, иных межведомственных координационных и совещательных органов, межгосударственных программ борьбы с преступностью, нормативных правовых актов МВД России, решений коллегияльных и совещательных органов МВД России, поручений руководства Министерства – разрабатываются во исполнение нормативных правовых актов МВД России, поручений Министра и его заместителей;

– по комплексному решению отдельных задач служебной, оперативно-служебной деятельности с участием нескольких органов, организаций, подразделений – разрабатываются во исполнение нормативных правовых актов МВД России, поручений Министра и его заместителей;

– по осуществлению особого контроля МВД России.

В подразделениях центрального аппарата МВД России, иных органах, организациях, подразделениях МВД России, находящихся в ведении Министра или ответственность за деятельность, которых несут заместители Министра, разрабатываются:

План работы – на год.

Планы мероприятий:

– по отдельным вопросам служебной, оперативно-служебной деятельности – разрабатываются при необходимости по решению начальника органа, организации, подразделения МВД России;

– по устранению нарушений и недостатков, выявленных в ходе проверок организации управленческой деятельности.

Планы работы структурных подразделений (управлений, отделов, центров) – на полугодие, составляются при необходимости по решению начальника органа, организации, подразделения МВД России (лица, исполняющего его обязанности).

В управлениях территориальных органах МВД России на региональном уровне разрабатываются:

План основных организационных мероприятий (с приложением перечня правовых актов, подлежащих разработке и (или) сопровождению, – разрабатывается при необходимости по решению руководителя (начальника) соответствующего территориального органа МВД России либо лица, исполняющего его обязанности) – на год.

Планы мероприятий:

– по выполнению решений федеральных органов государственной власти – разрабатываются при необходимости по решению руководителя (начальника) соответствующего территориального органа МВД России (лица, исполняющего его обязанности);

– по отдельным вопросам служебной, оперативно-служебной деятельности – разрабатываются при необходимости по решению руководителя (начальника) соответствующего территориального органа МВД России (лица, исполняющего его обязанности);

– по устранению нарушений и недостатков, выявленных в ходе инспекторской, контрольной или целевой проверки;

– по осуществлению особого контроля.

Планы работы структурных подразделений – на полугодие, составляются при необходимости по решению руководителя (начальника) соответствующего территориального органа МВД России (лица, исполняющего его обязанности).

Совместные планы территориальных органов МВД России на окружном, межрегиональном, региональном уровнях – составляются при необходимости по согласованному решению руководителей (начальников) соответствующих территориальных органов МВД России (лиц, исполняющих их обязанности).

В территориальных органах МВД России на районном уровне разрабатываются:

План работы – на год.

Планы мероприятий по устранению нарушений и недостатков, выявленных в ходе инспекторской, контрольной или целевой проверки.

Планирование в подразделениях ГИБДД ведется на основе определения тенденций развития аварийности, новых эффективных мер ее снижения, учета перспектив развития транспортной системы и улично-дорожной сети на обслуживаемой территории, географических факторов и т.д. Сбор нужных данных и оценка степени изменения указанных параметров служат основой планирования работы подразделений, которое должно включать в себя, в основном, вопросы стратегического порядка – организацию мероприятий по предупреждению ДТП, разработку необходимой номенклатуры служебной документации, проведение инспектирования и оказания помощи личному составу, находящемуся в определенных регионах обслуживаемой территории.

Внесение субъектам планирования предложений в проекты:

Плана основных организационных мероприятий МВД России, графика проведения конференций, совещаний, семинаров, конкурсов и выставок (приложение к Плану основных организационных мероприятий МВД России) осуществляется подразделениями центрального аппарата МВД России, иными органами, организациями, подразделениями МВД России, находящимися в ведении Министра или ответственность за деятельность, которых несут заместители Министра, до 5 ноября года, предшествующего планируемому.

По решению Министра или лица, исполняющего его обязанности, может быть организован сбор предварительных предложений в План ос-

новых организационных мероприятий МВД России в порядке, определяемом при подготовке проекта Директивы.

Планов работы подразделений центрального аппарата МВД России, иных подразделений МВД России, находящихся в ведении Министра или ответственность за деятельность, которых несут заместители Министра до 25 ноября года, предшествующего планируемому.

Планов основных организационных мероприятий территориальных органов МВД России на региональном уровне, перечней правовых актов, подлежащих разработке и (или) сопровождению (приложений к планам основных организационных мероприятий), – соответственно их структурными подразделениями до 15 ноября года, предшествующего планируемому.

Планов работы территориальных органов МВД России на районном уровне – соответственно их структурными подразделениями до 15 декабря года, предшествующего планируемому.

Проекты планов утверждаются:

Плана основных организационных мероприятий МВД России (с приложением графика проведения конференций, совещаний, семинаров, курсов и выставок) – до 1 декабря года, предшествующего планируемому.

Планов работы подразделений центрального аппарата МВД России, иных подразделений МВД России, находящихся в ведении Министра или ответственность за деятельность, которых несут заместители Министра – до 20 декабря года, предшествующего планируемому.

Планов основных организационных мероприятий территориальных органов МВД России на региональном уровне (с приложением перечней правовых актов, подлежащих разработке и (или) сопровождению) – до 15 декабря года, предшествующего планируемому.

Планов работы территориальных органов МВД России на районном уровне – до 25 декабря года, предшествующего планируемому.

Иных планов – не позднее, чем за пять дней до начала планируемого периода либо дня начала реализации мероприятий, если срок утверждения не определен соответствующим нормативным правовым актом, организационно-распорядительным документом, поручением уполномоченного должностного лица.

Организационные документы (графики, перечни, «дорожные карты», схемы, алгоритмы действий, другие аналогичные документы), разработанные вне рамок планирования, к планам не относятся.

Принятие мер по организации планирования возлагается на субъект планирования – подразделение, осуществляющее подготовку, согласование и представление в установленном порядке на утверждение соответствующего проекта плана.

Контроль выполнения утвержденного плана возлагается на субъект контроля – подразделение, уполномоченное на осуществление данной ра-

боты нормативным правовым актом, организационно-распорядительным документом, поручением должностного лица, утвердившего план.

Перечень мероприятий плана включает:

- содержание мероприятий;
- список ответственных исполнителей и соисполнителей мероприятий;
- сроки выполнения мероприятий;
- ожидаемые результаты реализации мероприятий, по возможности, выраженные количественными значениями (показателями, индикаторами) или качественными характеристиками.

В органах внутренних дел в соответствии с требованиями нормативных правовых, правовых, организационно-распорядительных актов, поручениями уполномоченных должностных лиц могут разрабатываться организационные документы, схожие по структуре с планами (графики, перечни, «дорожные карты», схемы, алгоритмы действий, другие аналогичные документы), предназначенные для:

- детализации списков ответственных исполнителей (соисполнителей) мероприятий планов, уточнения сроков их реализации;
- установления последовательности (порядка) действий органов, организаций, подразделений, их структурных подразделений в определенных условиях функционирования органов внутренних дел;
- определения порядка и сроков проведения заинтересованными подразделениями проверочных, профилактических, оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий;
- установления последовательности и сроков реализации намеченных мер в ходе проведения комплексных оперативно-профилактических операций и оперативно-профилактических мероприятий;
- утверждения вопросов, намечаемых к рассмотрению на заседаниях коллегий, межведомственных совещаниях, совещаниях у Министра, заместителей Министра, руководителей органов, организаций, подразделений, сроков их рассмотрения и подразделений, ответственных за подготовку соответствующих материалов;
- планирования выездов сотрудников органов, организаций, подразделений в служебные командировки;
- решения иных задач, не требующих разработки планов.

Наименования иных документов планирования не должны включать слово «план», за исключением случаев, когда его использование предусмотрено требованиями межведомственных актов и актов федеральных органов государственной власти, обязательных к выполнению в системе МВД России, а также использования составных (двойных) наименований («план-график», «план-схема», «план-перспектив», другие аналогичные наименования).

Иные документы планирования подготавливаются при их объективной востребованности для обеспечения эффективного выполнения задач служебной, оперативно-служебной деятельности органов, организаций, подразделений и должны содержать только необходимые положения в минимальных объемах, не допускать необоснованного увеличения документооборота.

Таким образом, план – это документ, устанавливающий точный перечень намечаемых к выполнению работ или мероприятий, их последовательность, объем, временные координаты, руководителей и конкретных исполнителей.

Предложения по содержательному наполнению проекта плана должны быть:

- аргументированными, четко сформулированными, обеспеченными финансовыми, материально-техническими и кадровыми ресурсами;
- основываться на требованиях законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, касающихся задач и функций органов внутренних дел, а также Директивы;
- учитывать оперативную обстановку и прогноз ее развития.

Предложения в проект плана формируются согласно структуре, определенной соответствующим нормативным правовым актом (иным актом управления). При необходимости, если действующими актами управления структура предложений в проект плана не установлена, она может быть разработана субъектом планирования.

Предложения в проект плана представляются соответствующему субъекту планирования после их обязательного письменного согласования с соисполнителями, ответственными исполнителями, а также с заместителем руководителя (начальника) органа (организации), ответственным за соответствующее направление деятельности.

Поступившие в установленном порядке предложения изучаются субъектом планирования на предмет их соответствия общим задачам, имеющимся ресурсам и реальности выполнения с учетом криминогенной обстановки, результатов выполнения плановых мероприятий за предшествующие периоды и существующих нерешенных проблем в оперативно-служебной деятельности. Подготовленные надлежащим образом предложения вносятся в проект плана.

Проект плана должен:

- соответствовать законодательству Российской Федерации и иным нормативным правовым актам;
- содержать актуальные, конкретные, обоснованные мероприятия;
- предусматривать равномерное распределение нагрузки выполнения мероприятий между заинтересованными органами (подразделениями);
- обеспечивать ритмичность выполнения мероприятий в течение всего планируемого периода;

– отражать целесообразность выбранных средств и форм для достижения запланированных целей.

В механизме реализации и контроля плана определяются (уточняются):

– порядок представления ответственными исполнителями (соисполнителями) информации о результатах (ходе) выполнения запланированных мероприятий, особенности представления данной информации территориальными органами МВД России;

– орган, организация, подразделение или их структурное подразделение, ответственное за осуществление контроля выполнения запланированных мероприятий;

– порядок доклада ответственным исполнителем руководителю, утвердившему план об итогах выполнения запланированного мероприятия для принятия решения о признании его выполненным и подлежащим снятию с контроля;

– порядок доклада субъектом контроля руководителю, утвердившему план определенному в механизме реализации и контроля плана, об итогах выполнения плана;

– источники финансирования реализации намеченных к выполнению мероприятий;

– иные положения, необходимые для обеспечения полной и своевременной реализации запланированных мероприятий, осуществления эффективного контроля их выполнения.

В механизме реализации и контроля плана могут быть определены следующие особенности представления территориальными органами МВД России, являющимися ответственными исполнителями (соисполнителями) мероприятий плана, информации о результатах (ходе) выполнения запланированных мероприятий:

– отсутствие необходимости направления информации субъекту контроля;

– направление информации по отдельным запросам субъекта контроля;

– периодичность направления информации субъекту контроля, установленная нормативными правовыми актами, актами управления или решением должностного лица, утверждающего план.

В случае если в механизме реализации и контроля плана периодичность представления территориальными органами МВД России, являющимися ответственными исполнителями мероприятий плана, информации о результатах выполнения запланированных мероприятий не определена, территориальными органами МВД России, направляется отчетная информация субъекту контроля не чаще:

– одного раза за весь период реализации мероприятия – по мероприятию, срок выполнения которого составляет менее одного года;

– одного раза в год – по мероприятию, срок выполнения которого составляет один год и более.

По решению должностного лица, утвердившего план, субъектом контроля в установленном порядке может быть организован дополнительный (разовый) сбор информации территориальных органов МВД России, о результатах выполнения соответствующих мероприятий без корректировки механизма реализации и контроля плана, а также сроков выполнения запланированных мероприятий.

Руководитель подразделения, являющегося субъектом планирования, несет персональную ответственность за соответствие разработанного плана установленным требованиям.

На основе проведенного анализа субъектом планирования определяются оптимальная структура проекта плана (разделы, графы), горизонт планирования, особые требования к содержанию мероприятий и механизму реализации и контроля, разрабатывается форма представления заинтересованными подразделениями предложений в проект плана, которые могут быть закреплены отдельным организационно-распорядительным документом.

Предложения в проект плана формируются заинтересованными подразделениями согласно разработанной форме и представляются субъекту планирования после их обязательного согласования с подразделениями, являющимися ответственными исполнителями, соисполнителями намечаемых к выполнению мероприятий.

Подлежат дополнительному обязательному согласованию предложения в проект плана:

– предусматривающие разработку международных актов и правовых актов Российской Федерации по вопросам заключения международных договоров Российской Федерации, прекращения и приостановления действия международных договоров Российской Федерации – с Управлением международного сотрудничества Министерства внутренних дел Российской Федерации;

– предусматривающие разработку нормативных правовых, правовых актов – с соответствующими правовыми подразделениями;

– содержащие мероприятия, требующие финансового и материально-технического обеспечения, – с соответствующими финансовыми подразделениями и подразделениями тылового обеспечения.

Заинтересованными подразделениями при подготовке предложений в проект плана, а также субъектом планирования при анализе и обобщении поступивших предложений:

Обеспечивается:

– минимизация документальной нагрузки, связанной с реализацией намечаемых к выполнению мероприятий, возлагаемой на их ответственных исполнителей (соисполнителей), прежде всего в части, касающейся территориальных органов МВД России;

– равномерное распределение сроков реализации намечаемых к выполнению мероприятий в рамках горизонта планирования.

Определяется возможность использования при оценке выполнения намечаемых мероприятий, ответственными исполнителями (соисполнителями) которых предполагается определить территориальные органы МВД России, преимущественно сведений, предусмотренных государственной или ведомственной статистической отчетностью, изданных нормативных правовых актов и актов управления, результатов осуществленных текущих служебных командировок, в том числе без представления территориальными органами МВД России, дополнительных отчетных материалов.

Доработка предложений в проект плана и повторное направление их субъекту планирования осуществляются соответствующим подразделением не позднее трех рабочих дней со дня регистрации документов, поступивших на доработку.

При отсутствии предложений в проект плана от заинтересованных подразделений или в случае их представления с нарушением установленного срока субъект планирования вправе самостоятельно выдвинуть.

Рассмотрение (согласование) проекта плана осуществляется в срок, не превышающий трех рабочих дней со дня регистрации документов, поступивших на согласование.

При наличии неурегулированных разногласий по проекту плана субъект планирования инициирует проведение согласительного совещания с участием полномочных представителей заинтересованных органов, организаций, подразделений, по итогам которого при необходимости готовит таблицу разногласий.

Таблица разногласий подписывается руководителем органа, организации, подразделения, ответственным за деятельность структурного подразделения, на которое возложены функции субъекта планирования, или его заместителем и докладывается для принятия решения должностному лицу, утверждающему план.

Руководитель органа, организации, подразделения несет персональную ответственность за организацию выполнения утвержденных им планов.

Руководитель, утвердивший план, при необходимости определяет порядок подведения промежуточных итогов его реализации и рассмотрения хода выполнения намеченных мероприятий, в том числе в рамках:

- заслушивания промежуточных и окончательных итогов работы руководителей структурных подразделений и должностных лиц, ответственных за реализацию плановых мероприятий;
- проведения анализа и оценки результатов работы по отдельным направлениям оперативно-служебной деятельности;
- изучения состояния исполнительской дисциплины в органе, организации, подразделении;

– принятия решения о корректировке соответствующего плана или разработке нового плана.

Персональную ответственность за выполнение мероприятия плана, достижение ожидаемых результатов его реализации и достоверность представляемой субъекту контроля информации несет руководитель подразделения, определенного ответственным исполнителем мероприятия.

Ответственный исполнитель мероприятия плана:

Организует его выполнение, при необходимости определяет порядок и сроки представления соисполнителями информации о результатах проделанной работы.

Проводит анализ сведений, предусмотренных государственной или ведомственной статистической отчетностью, изданных нормативных правовых актов и актов управления, результатов осуществленных служебных командировок в территориальные органы МВД России, в целях оценки полноты выполнения соисполнителями мероприятия, по которому представление отчетной информации ответственному исполнителю не предусмотрено.

Докладывает руководителю, утвердившему план, о целесообразности дополнительных поручений по реализации мероприятия, предложения о его корректировке или отмене в связи с утратой актуальности.

Докладывает руководителю, утвердившему план, или иному должностному лицу, определенному в механизме реализации и контроля данного плана, об итогах выполнения запланированного мероприятия для принятия решения о признании его выполненным и подлежащим снятию с контроля.

В течение 15 дней по завершении периода реализации плана, если иное не предусмотрено нормативными правовыми актами и актами управления, представляет субъекту контроля в установленном порядке аргументированное мнение о целесообразности, формах и сроках дальнейшей реализации невыполненных мероприятий плана.

Субъект контроля:

- проводит постоянный мониторинг выполнения мероприятий плана, истребует от ответственных исполнителей мероприятий плана информацию о ходе и результатах их выполнения;

- проводит анализ сведений, предусмотренных государственной или ведомственной статистической отчетностью, изданных нормативных правовых актов и актов управления, результатов осуществленных служебных командировок в территориальные органы МВД России, в целях оценки полноты выполнения ответственными исполнителями мероприятий плана, по которым представление отчетной информации субъекту контроля не предусмотрено;

- принимает меры к исполнению указаний и соблюдению требований соответствующего руководителя по порядку проведения контрольных мероприятий;

- при необходимости в установленном порядке готовит предложения о проведении проверки полноты и своевременности выполнения мероприятий плана в территориальных органах МВД России, являющихся их ответственными исполнителями, в ходе осуществления текущих выездов в служебные командировки;

- не позднее месяца после завершения периода реализации плана обобщает результаты мониторинга его выполнения в отчетном документе (рапорте, докладной записке, справке), который представляет в установленном порядке утвердившему план руководителю, если иное не предусмотрено нормативными правовыми актами, актами управления или механизмом реализации и контроля плана.

В отчетном документе о выполнении плана субъектом контроля отражаются:

– сведения о полноте и своевременности выполнения плановых мероприятий, в том числе выявленных недостатках и нарушениях, предлагаемые меры по устранению причин и обстоятельств, их обусловивших;

– выводы о признании плана в целом выполненным, либо о невыполнении его мероприятий с предложениями о порядке их дальнейшей реализации, если актуальность таких мероприятий сохраняется;

– предложения о привлечении к ответственности лиц, виновных в невыполнении плановых мероприятий, представлении недостоверной (неполной) информации, допустивших иные нарушения исполнительской дисциплины.

Руководитель, утвердивший план, рассматривает представленный субъектом контроля отчетный документ, принимает решение об обоснованности изложенных в нем выводов и предложений, при необходимости дает поручения по реализации соответствующих мер.

#### **§ 4. Профилактическая работа в области дорожного движения**

*Профилактика (предупреждение) дорожно-транспортных происшествий* – это система мер экономического, социально-культурного, воспитательного и правового характера, проводимых государственными органами и общественными организациями в целях снижения уровня аварийности на автотранспорте, устранения ее причин, обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем профилактическая работа Госавтоинспекции направлена не только на борьбу с дорожно-транспортной аварийностью и преступными посягательствами на транспортные средства, но и на предуп-

реждение иных неблагоприятных последствий автомобилизации. Это, прежде всего, загрязнение окружающей среды отработанными газами, резиновой пылью, шумом и т.д., что неблагоприятно отражается на здоровье населения. С ростом автомобильного парка данная проблема приобретает все большую злободневность, особенно в крупных городах. Многие эксперты считают, что совокупные потери от вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду в 2-2,5 раза превышают ущерб от дорожно-транспортной аварийности.

Профилактические меры могут быть мерами общего порядка (направленные на большую общность людей) или носить индивидуальный характер применительно к конкретному лицу.

Таким образом, под пропагандой безопасности дорожного движения понимают целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

В современном обществе деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения является действенным механизмом обеспечения надлежащего уровня дорожной безопасности, поскольку входит в единый комплекс мер, направленных на снижение аварийности.

Самым общим образом цель деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения можно обозначить как снижение уровня дорожно-транспортного травматизма, смертности на дорогах, повышение защищённости участников дорожного движения.

Достижение данной цели возможно с помощью решения следующих задач:

- повышение культуры участников дорожного движения;
- формирование положительного образа сотрудника УГИБДД при использовании различных механизмов воздействия на сознание участников дорожного движения;
- снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма, развитие программ обучения детей различного возраста безопасному поведению на дорогах;
- распространение положительного опыта организации работы по профилактике травматизма, взаимодействие с общественными организациями;
- использование возможностей СМИ;
- разработка новых методов и приёмов работы, их внедрение в практику.

При организации профилактической работы подразделения пропаганды безопасности дорожного движения руководствуются действующим законодательством, нормативными правовыми актами, планами работы,

анализом аварийности и оперативной обстановки на обслуживаемой территории, положительным опытом деятельности подразделений Госавтоинспекции. Основным документом, регламентирующим деятельность Госавтоинспекции по пропаганде БДД, является приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

Пропаганда БДД представляет собой целенаправленную деятельность Госавтоинспекции по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения БДД, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации.

Основными задачами Госавтоинспекции по пропаганде являются:

1. Проведение мероприятий, направленных на профилактику дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма и информационно-пропагандистское сопровождение деятельности Госавтоинспекции.

2. Разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации в области БДД, целей и задач деятельности Госавтоинспекции, а также распространение правовых и технических знаний по тематике обеспечения БДД для предупреждения ДТП и правонарушений, повышения уровня ответственности граждан за свои действия в процессе участия в дорожном движении.

3. Формирование положительного имиджа полиции, в том числе Госавтоинспекции, и укрепление доверия населения к ее деятельности, а также привлечение внимания населения к проблемам обеспечения БДД.

4. Предупреждение нарушений органами государственной власти, органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами обязательных требований законодательства и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации в области БДД.

5. Информирование участников дорожного движения по тематике обеспечения БДД, в том числе о состоянии аварийности, причинах возникновения ДТП в рамках своей компетенции, изменениях в организации дорожного движения, а также по иным актуальным вопросам обеспечения БДД.

6. Выработка наиболее эффективных форм пропаганды БДД и организация их применения.

7. Содействие организациям, осуществляющим образовательную деятельность в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, в обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

*Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется в соответствии со следующими универсальными принципами:*

- научности;
- оперативности;
- конкретности;
- наступательности;
- общедоступности.

Научность пропаганды БДД выражается в использовании Госавтоинспекцией достижений науки и техники, направленных на повышение уровня информированности и культуры участников дорожного движения.

Оперативность пропаганды БДД заключается в своевременности реагирования на изменения обстановки в области обеспечения БДД.

Конкретность пропаганды БДД выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

Наступательный характер пропаганды БДД проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушениям и нарушителям правил дорожного движения.

Под общедоступностью пропаганды БДД понимается доходчивость донесения информации по вопросам обеспечения БДД до всех категорий участников дорожного движения.

*Направления деятельности Госавтоинспекции по пропаганде БДД*

Деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя организацию и проведение совместно с представителями заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными организациями и объединениями, образовательными организациями, СМИ, экспертным сообществом и заинтересованными лицами информационно-пропагандистских мероприятий в отношении различных категорий участников дорожного движения, а также социально-возрастных групп населения (детей, молодежи, людей среднего и пожилого возраста). При организации проведения информационно-пропагандистских мероприятий основное внимание уделяется: планированию мероприятий на основе анализа аварийности, информированию населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя: взаимодействие подразделений Госавтоинспекции со СМИ и профилактику ДДТТ.

Взаимодействие со СМИ по тематике обеспечения БДД осуществляется в соответствии с установленным порядком информационного сопровождения деятельности МВД России по следующим направлениям:

1. Изучение материалов, размещенных в СМИ и на информационных ресурсах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, по тематике обеспечения БДД. Своевременное выявление и доклад руководству подразделения Госавтоинспекции, а также в подразделение информации и общественных связей (ответственному по взаимодействию со СМИ) о критических выступлениях и материалах, содержащих недостоверную информацию о деятельности Госавтоинспекции, для дальнейшего принятия соответствующих мер реагирования.

2. Выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение БДД.

3. Организация официальных выступлений руководства Госавтоинспекции в СМИ по вопросам, относящимся к компетенции Госавтоинспекции.

4. Подготовка информационных материалов для СМИ о наиболее актуальных проблемных вопросах в области обеспечения БДД.

5. Привлечение представителей СМИ и иных заинтересованных лиц (блогеров) для осуществления информационного сопровождения мероприятий по обеспечению БДД.

6. Освещение в СМИ и в информационно-телекоммуникационной сети Интернет деятельности Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, проведению профилактических мероприятий, в том числе с несовершеннолетними, положительных результатов работы, проявлений героизма и самоотверженности сотрудниками Госавтоинспекции и гражданами в области БДД.

7. Взаимодействие с редакциями СМИ, творческими объединениями и иными заинтересованными лицами (блогерами), оказание им необходимой помощи в подготовке материалов по тематике профилактики аварийности и правонарушений, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области дорожного движения.

8. Организация и проведение для представителей СМИ рабочих встреч, пресс-конференций, пресс-туров, брифингов, круглых столов, «прямых линий» и других пресс-мероприятий с участием руководства Госавтоинспекции по наиболее актуальным вопросам деятельности.

9. Организация и проведение тематических конкурсов публикаций, телевизионных и радиопередач по БДД и деятельности Госавтоинспекции, вышедших в СМИ и размещенных в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, фотовыставок.

10. Организация работы с представителями СМИ на местах ДТП в соответствии с ведомственными правовыми актами.

11. Поддержание в актуальном состоянии тематических рубрик, региональных страниц интернет-сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России»

и иных интернет-ресурсов, администрируемых ГУОБДД МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях.

Деятельность по профилактике ДДТТ осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, СМИ и иными заинтересованными лицами, и ведется по следующим основным направлениям:

1. Проведение мониторинга материалов по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС ГИБДД), для выявления причин и условий, способствовавших совершению ДТП.

2. Планирование и организация деятельности по предупреждению ДДТТ на основе изучения материалов проверок по фактам ДТП и дифференцированного анализа состояния и динамики аварийности с участием детей с использованием статистических данных многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), а также эффективности принимаемых мер по профилактике ДДТТ.

3. Ведение наблюдательных дел на дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, содержащих сведения об образовательной организации, паспорт дорожной безопасности образовательной организации, материалы по фактам ДТП с участием обучающихся с принятыми по ним мерами, по организации работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы).

4. Ведение контрольно-накопительных дел по проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям, взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами управления образованием, общественными организациями и объединениями, и иными заинтересованными лицами.

5. Изучение организации в образовательных организациях работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах.

6. Участие в организации и проведении конференций, дискуссий, форумов, совещаний и семинаров по вопросам профилактики ДДТТ.

7. Оказание консультативной методической помощи в создании и функционировании базовых дошкольных образовательных и общеобразовательных организаций, паспортов дорожной безопасности образователь-

ных организаций, кабинетов, уголков и детских площадок по БДД (детских транспортных площадок).

8. Рецензирование образовательных программ и пособий, сценариев и постановок детских игр, спектаклей, конкурсов, соревнований и викторин по тематике дорожного движения.

9. Оказание содействия в создании и организации работы центров по профилактике ДДТТ, стационарных и мобильных автогородков.

10. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) по БДД в образовательных организациях, в том числе с использованием стационарных и мобильных автогородков, детских площадок по БДД (детских транспортных площадок) для повышения у детей уровня правосознания и правовой культуры в области дорожного движения, привития им навыков безопасного поведения на дорогах.

11. Оказание содействия в организации и проведении конкурсов и соревнований по основам правил дорожного движения.

12. Оказание содействия методическим центрам и организациям, осуществляющим переподготовку и повышение квалификации педагогических работников по вопросам обучения детей основам безопасного поведения на дорогах.

13. Оказание содействия образовательным организациям в развитии отрядов юных инспекторов движения и детско-юношеских автомобильных школ, вовлечении детей в проведение профилактической работы по предупреждению ДДТТ и пропаганде БДД.

14. Организация профилактической работы по БДД с детьми в летний период в организациях отдыха и оздоровления детей, в том числе действующих на базе образовательных организаций.

15. Участие в разработке примерных планов мероприятий по профилактике ДДТТ для образовательных организаций на учебный год.

16. Участие в заседаниях советов и совещаниях органов управления образованием, педагогических советов образовательных организаций, родительских собраниях по вопросам профилактики ДДТТ.

17. Консультирование педагогических работников по вопросам разработки обучающимися начальных классов совместно с родителями индивидуальных схем безопасных маршрутов движения от дома до образовательной организации, и обратно домой, оказание помощи в проведении мероприятий по отработке практических навыков безопасного движения детей в районах расположения образовательных организаций.

*Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде БДД осуществляется в следующих формах:*

1. Организация и проведение массовых информационно-пропагандистских и профилактических мероприятий, в том числе конкурсов и соревнований по БДД.

2. Участие в организации и проведении конференций, выставок, форумов, совещаний, дискуссий и семинаров по БДД.

3. Участие в подготовке материалов по пропаганде БДД для заседаний комиссий по обеспечению БДД.

4. Участие в качестве консультантов и рецензентов в создании печатной продукции, кино-, аудио- и видеопроодукции, социальной рекламы, сценических постановок по БДД, а также содействие в организации дальнейшего их использования.

5. Организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством технических средств информации в местах массового пребывания людей.

6. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) с различными категориями участников дорожного движения.

7. Распространение применяемого положительного опыта и наиболее эффективных форм пропаганды БДД.

8. Участие в разработке и реализации мероприятий федеральных, региональных (в том числе городских и муниципальных) целевых программ, направленных на предупреждение ДТП, в том числе с детьми.

9. Организация функционирования и наполнения информационными материалами интернет-сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России» и иных интернет-ресурсов, администрируемых ГУОБДД МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях.

10. Организация и проведение совещаний, семинаров, занятий, а также подготовка методических материалов по пропаганде БДД для руководителей и сотрудников подразделений Госавтоинспекции.

Практика применения различных форм и методов различными субъектами РФ:

Транспортные средства разного вида становятся все более доступными для подростков и молодежи. И это не только велосипеды: многообразие современной техники (скутеры, мокики, сегвеи, мотоциклы, автомобили) и их распространенность влечет не только доступность для детей, но и рост числа происшествий на дорогах. Анализ ДТП с участием несовершеннолетних показывает, что на территории Республики Саха (Якутия) доля автоаварий, в которых получили травмы или погибли несовершеннолетние водители, значительно превышает средний российский показатель.

Включение в комплекс мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма соревнований, иных мероприятий с несовершеннолетними водителями мототехники, тракторной техники диктует статистика ДТП в регионе.

Одной из проблем, по-прежнему, остается недоступность массового обучения несовершеннолетних в обычных автошколах: обучение по категориям «М, М<sub>1</sub>» вводится автошколами весьма неохотно, родители под-

ростков не готовы платить деньги за обучение, сеть юношеских автошкол на территории региона насчитывает всего 9 организаций, которые территориально доступны лишь небольшому числу жителей.

Стремление детей и подростков управлять транспортными средствами нередко толкает их на правонарушения и преступления: так, к примеру, в настоящее время в центре временного содержания несовершеннолетних правонарушителей МВД по Республике Саха (Якутия) более 60 % – угонщики транспортных средств. Именно они нередко пополняют статистику ДТП с несовершеннолетними водителями: в погоне за острыми ощущениями, стремлении покататься на мотоцикле или автомобиле, при отсутствии навыков, подростки совершают опрокидывания, столкновения, наезды на препятствия.

Управлением ГИБДД проводится совместная работа со службами по делам несовершеннолетних и участковых уполномоченных полиции по профилактике подобных правонарушений, ежегодно разрабатывается план совместных мероприятий, организуются мероприятия. Так, к примеру, уже в этом году сотрудниками Управления ГИБДД проведены несколько профилактических встреч с несовершеннолетними правонарушителями, находящимися в центре временного содержания, организовано поздравление с Днем защитника Отечества с вручением подарков, в том числе книг для библиотеки Центра, шахматный турнир.

Проводится работа и с теми, кто состоит на учете в комиссии по делам несовершеннолетних: проводятся беседы, встречи, конкурсы.

Одним из приоритетных направлений проекта является проведение профилактической работы с детьми и молодежью, направленной на пропаганду ПДД, а также формирования навыков безопасного поведения на дорогах, ну и, конечно, профилактика правонарушений.

Автошкола «Фаворит» предоставила площадку, выделила время и инструктора для проведения занятий, сотрудники Госавтоинспекции проводят с ними дополнительные профилактические беседы, кинопоказы на тему БДД.

Условие участия в проекте: регулярное посещение занятий. Хорошим стимулом для ребят стало то, что по результатам проекта будут выбраны три лидера (по посещаемости и итоговому зачету по ПДД), которые получают сертификаты на обучение в этой же автошколе: за 1-е место – сертификат на бесплатное обучение, за 2-е место – сертификат на обучение со скидкой 50 %, за 3-е место – скидка 25 % на обучение.

На старте проекта число участников составляло более 30, к настоящему моменту их число сократилось в половину. Однако и те подростки, которые «сошли с дистанции» прошли частично цикл занятия по ПДД и посетили лекции по безопасности дорожного движения, что, несомненно, повысит их уровень компетентности в процессе дорожного движения.

Планируется, что данный проект станет не разовой акцией, а получит свое продолжение и в будущем. В планах привлечь к участию в таких проектах не только старших школьников, но и детей в возрасте 12-15 лет с целью обучения ПДД и безопасному управлению велотехникой и другими современными средствами передвижения, что, в конечном итоге, будет способствовать снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма на территории республики и доли числа ДТП с участием несовершеннолетних водителей.

В Воронежской области практикуется подготовка и создание видеоматериалов по различным направлениям деятельности службы ГИБДД. Активно используются возможности сети «Интернет».

Для периодической и целенаправленной подачи материалов созданы 2 YouTube-канала по следующим направлениям деятельности:

- «ГИБДД Воронеж» – направленный на профилактику дорожно-транспортных происшествий и разъяснительную деятельность Госавтоинспекции;

- «Безопасные дороги детства» – направленный на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

Совершенствование работы по профилактике дорожно-транспортного травматизма немыслимо без обобщения и распространения положительного опыта работы в данном направлении. С этой целью был создан сайт педагогического отряда «МИГ ЮИД – Воронеж». Адрес сайта: [uid-vrn.ru](http://uid-vrn.ru). Администрирование сайта осуществляют сотрудники ОГИБДД УМВД России по г. Воронежу. Информационный портал сайта объединяет в себе профилактическую работу по детскому дорожно-транспортному травматизму: конкурсы и викторины, познавательные игры и мультфильмы, методики обучения, сценарии тематических мероприятий, родительский опыт, а также деятельность отрядов ЮИД и Госавтоинспекции на территории Воронежской области.

В регионе стало традиционным проведение «круглых столов», «прямых эфиров», с приглашением представителей органов власти, различных ведомств, с целью совместного обсуждения актуальных проблем безопасности дорожного движения, разъяснения действующих и новых правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. На подобных встречах зачастую поступают весьма перспективные предложения, рекомендации и пожелания по совершенствованию деятельности Госавтоинспекции, дорожных и коммунальных служб, что, в свою очередь, помогает руководству в выработке определенных управленческих решений, разработке дополнительных мероприятий.

Особое место в работе пропаганды безопасности дорожного движения занимает профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

Сотрудниками по пропаганде создан педагогический отряд «МИГ – Воронеж», в состав которого входят преподаватели образовательных орга-

низаций, студенты высших и среднее специальных учебных заведений, представители общественных организаций и объединений. Которые принимают активное участие в разработке и проведении профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения.

Задачами педагогического отряда являются: пропаганда правил дорожного движения среди детей и подростков; профилактика детского дорожно-транспортного травматизма; реабилитация детей, ставших участниками дорожных аварий; профессиональная ориентация школьников; организация досуга детей.

Наряду с традиционными формами обучения правилам безопасного поведения на улицах и дорогах в Воронежской области апробированы и остаются актуальными нетрадиционные формы. В качестве примера можно привести проведение тематических мероприятий на знание правил дорожного движения «Школа полиции» и «Школа светофорных наук» и т.д., проводимых на базе крупных торговых центров («Сити Парк ГРАД», «МаксиМир», «Аксиома»). Ежемесячно, в мероприятиях принимают участие более 500 юных жителей не только Воронежской области, но и других регионов.

С введением ограничительных мер в работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма широко используется новая форма обучения – совместно с областным центром «ОРИОН», при поддержке управления образования городского округа г. Воронежа, разработана программа по онлайн-обучению детей правилам безопасного поведения на улицах и дорогах «Академия детской безопасности». Реализуется программа в виде онлайн-вебинаров и онлайн-мастер-классов.

В рамках патриотического воспитания и взаимодействия с общественностью отделом ГИБДД создан мобильный отряд доноров из числа сотрудников Госавтоинспекции, представителей общественных организаций областного центра, студенческих отрядов и средств массовой информации. Которые не только оперативно выезжают для сдачи крови пострадавшим при ДТП, но и организуют совместные акции, приуроченные к социально-значимым датам «День памяти жертв ДТП», «День донора!», «День защиты детей» и т.д. Более 10 членов мобильного отряда награждены почетным знаком: «Почетный донор России».

Обобщая малую часть опыта работы Воронежской Госавтоинспекции, можно сделать определенный вывод о том, что дать знания правил дорожного движения – это самое простое, что можно сделать. Но этого недостаточно. Необходимо научить, привить навыки безопасного поведения на улице в условиях интенсивного движения, а это достигается систематической многоплановой работой не только Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, педагогами, родителями, но и представителями общественности, средств массовой информации и органов вла-

сти. Иными словами, безопасное поведение на дороге должно стать нормой жизни для юного пешехода, пассажира, водителя.

Деятельность имеет большое воспитательное значение для юных жителей, выходит за рамки вопросов безопасности дорожного движения и способствует развитию у детей с раннего возраста правового самосознания, уважению к закону, патриотизма, общего кругозора.

В Томской области сотрудниками Госавтоинспекции и областного перинатального центра уже много лет (с 2016 г.) реализовывается совместный проект «Безопасность с первых дней жизни», направленный на профилактику дорожно-транспортных происшествий с участием детей. На постоянной основе сотрудники ГИБДД проводят в указанном медицинском учреждении профилактические мероприятия по популяризации использования детских удерживающих устройств и привлечению внимания родителей к обеспечению детской дорожной безопасности.

Каждый год в рамках проекта «Безопасность с первых дней жизни» сотрудники Госавтоинспекции и специалисты перинатального центра поздравляют родителей «юбилейных» детей – новорожденных, которые появились на свет под порядковым номером, совпадающим с годом рождения. Родителям новорожденных вручаются автолюльки. Вручение подарка от Госавтоинспекции – это еще одна возможность напомнить молодым родителям о бесценности жизни маленького пассажира.

Реализация этого проекта очень важна. В первые дни жизни ребенка родители более трепетно относятся к обеспечению его безопасности. В этот период полученные от сотрудников ГИБДД советы запомнятся на долгое время.

С августа 2019 г. в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на базе Томского областного перинатального центра реализовывается проект «Детство без опасности». С женщинами-пациентами специально обученными медицинскими работниками проводятся тренинги по организации безопасной поездки детей в транспортных средствах и правилам перехода дороги с коляской, а также разъясняются актуальные вопросы в области безопасности дорожного движения будущим родителям.

На высоком уровне налажено взаимодействие с уполномоченным по правам ребенка в Томской области. Детский омбудсмен оказывает постоянную поддержку Госавтоинспекции в проведении профилактических мероприятий: участвует в «круглых столах» по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма; патрулированиях по проверке соблюдения водителями правил перевозки детей-пассажиров совместно с сотрудниками Госавтоинспекции и родительским патрулем вблизи образовательных организаций.

Ежегодно в городе Томске проходит межрегиональный конкурс водительского мастерства среди людей с ограниченными возможностями

здоровья «Сибирский характер». Основными организаторами конкурса выступают Управление ГИБДД и Департамент профессионального образования Томской области. Кроме томичей и жителей Томской области в этих соревнованиях ежегодно принимают участие представители соседних регионов (Алтайского края, Кемеровской и Новосибирской областей). Участники соревнуются в скоростном фигурном вождении и знании теоретической части Правил дорожного движения.

Большое внимание уделяется профилактике травматизма среди людей старшего поколения. Наиболее успешным можно считать движение пожилых людей «Бабушкин патруль» в Асиновском районе Томской области. Совместно с сотрудниками ГИБДД представители движения выходят в рейды, проводят профилактические мероприятия во дворах жилых многоэтажных домов, дежурят на пешеходных переходах.

## **§ 5. Критерии оценки работы личного состава подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения**

В настоящее время в Российской Федерации усилиями всех ветвей власти и институтами гражданского общества предпринимаются активные шаги по выработке единого подхода к разработке и осуществлению мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

*Контроль, сбор и учет результатов работы личного состава подразделений ГИБДД*

В настоящее время деятельность полиции получает оценку и контроль, главным образом со стороны своей ведомственной структуры. «Ведомственный контроль за деятельностью полиции осуществляется в порядке, определяемом руководителем федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел». Также законом предусмотрены возможности общественного контроля и контроля со стороны органов исполнительной и судебной властей.

В качестве основного первичного носителя информации о правонарушениях, выявленных сотрудниками Госавтоинспекции, выступает административный протокол.

В связи с этим следует остановиться на преимуществах системы учета основанной, на регистрации и введении в компьютерную базу данных всей совокупности выявленных правонарушений, что позволяет:

а) произвести выборку сведений, необходимых для анализа результатов работы личного состава и принятия решений по организации и контролю дорожного движения;

б) систематизировать данные о выявленных нарушениях ПДД по отдельным административно-территориальным единицам, ведомствам,

предприятиям, фирмам, а также объективно оценивать уровень и направленность работы по обеспечению безопасности движения в них на основе относительных показателей транспортной дисциплины;

в) проверить факты нарушений ПДД, совершенных водителями и пешеходами, независимо от места их проживания;

г) использовать такую эффективную форму контроля достоверности данных, как сверка материалов административной практики сотрудников ведомственных служб, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения.

Таким образом, учет и оценка результатов работы нарядов дорожно-патрульной службы ведется в целях определения фактического состояния аварийности и состояния дисциплины участников дорожного движения на обсуждаемой территории, а также привития личному составу чувства персональной ответственности за выполнение поставленных перед ними задач, а также по реальному вкладу в обеспечение безопасности дорожного движения, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений.

*Оценка работы личного состава ДПС ГИБДД по контролю за дорожным движением*

В качестве критериев оценки сотрудников дорожно-патрульной службы принято учитывать:

1. Знание законов и других нормативных правовых актов, оперативной обстановки, своих прав и служебных обязанностей.

2. Состояние и динамика аварийности на обслуживаемой территории.

3. Профессионализм действий при осложнении дорожно-транспортной обстановки.

4. Умение выполнять распорядительно-регулирующие действия с помощью жестов.

5. Соблюдение законности при применении мер воздействия к участникам дорожного движения и другим лицам.

6. Участие в предотвращении и пресечении преступлений и административных правонарушений, раскрытии преступлений, задержании преступников.

7. Качество оформления материалов об административных правонарушениях.

8. Дисциплинированность, культура поведения в обращении с гражданами.

9. Количество поступивших на сотрудника обоснованных жалоб.

10. Содержание в исправном состоянии закрепленного патрульного транспорта, оперативно-технических и специальных средств, умение ими пользоваться.

11. Служебная и физическая подготовка.

12. Строевая выправка, внешний вид.

Работа сотрудников ДПС оценивается их прямыми командирами (начальниками) и учитывается командиром взвода или старшим группы.

Деятельность по надзору за дорожным движением ежемесячно и ежеквартально обобщается, и анализируется командиром строевого подразделения. Результаты доводятся до сведения сотрудников ДПС на оперативных совещаниях, инструктажах, а также освещаются на стендах в служебном помещении.

В соответствии с требованиями приказа МВД России от 3 февраля 2012 г. № 77 «Об основах организации ведомственного контроля за деятельностью органов внутренних дел Российской Федерации», а также в целях совершенствования системы ведомственного контроля за деятельностью территориальных органов МВД России на региональном уровне по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции 16 мая 2016 г. утверждено распоряжение МВД России «О системе изучения и оценки деятельности территориальных органов МВД России на региональном уровне по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции».

Целью статистической оценки является мониторинг положения дел, определение эффективности деятельности территориальных органов МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения по статистическим показателям.

Результаты статистических оценок учитываются при выставлении ежегодных экспертных оценок, предусмотренных приказом МВД России от 31 декабря 2013 г. № 1040.

Итак, рассмотрим методику изучения и фактической оценки деятельности территориальных органов МВД России на региональном уровне по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции.

1. Настоящая Методика применяется при инспектировании и целевых проверках деятельности территориальных органов МВД России на региональном уровне.

2. Проверяется деятельность подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне (управления (отделы) ГИБДД), специализированных подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации (строевые подразделения, МРЭО, РОИО, ЦАФАП) и подразделения Госавтоинспекции на районном уровне в объеме, определяемом служебным заданием.

3. Проверка деятельности территориальных органов МВД России на региональном уровне по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции, осуществляется сотрудником ГУОБДД МВД России либо иным лицом по поручению руководителя комиссии МВД России.

4. Деятельность территориальных органов МВД России на региональном уровне по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции, оценивается в соответствии с Таблицей оценки фактического сос-

тояния деятельности по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции (приложение).

5. Член комиссии МВД России из числа сотрудников ГУОБДД МВД России, либо иное лицо по поручению руководителя комиссии МВД России, осуществляющее проверку деятельности территориального органа МВД России на региональном уровне по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции, на основе результатов проверки определяет значение индикаторов и фиксирует их в таблице.

6. По результатам проверки каждый показатель и каждое направление деятельности оценивается «удовлетворительно» или «неудовлетворительно».

7. Оценка показателя определяется исходя из удельного веса оценок индикаторов, входящих в его состав. При этом показатель оценивается «неудовлетворительно», если 30 % и более индикаторов оценены «неудовлетворительно».

8. Оценка направления выставляется в следующем порядке:

8.1. «Обеспечение безопасности дорожного движения» оценивается «неудовлетворительно», если 30 % и более показателей, входящих в его состав, оценены «неудовлетворительно» или в случае выявления в ходе проверки двух и более фактов сокрытия дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

8.2. «Исполнение административного законодательства» оценивается «неудовлетворительно», если один или более показателей, входящих в его состав, оценены «неудовлетворительно».

8.3. «Оказание государственных услуг населению (осуществление государственных функций)» оценивается в соответствии с разд. 5.1 Методики оценки деятельности территориальных органов (их структурных подразделений) МВД России по повышению качества предоставления государственных услуг и обеспечению их доступности, утвержденной распоряжением МВД России от 14 ноября 2015 г. № 1/9310.

9. Оценки направлений деятельности вносятся в соответствующие строки сводной оценочной ведомости по результатам инспектирования.

Оценка выполнения указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 598 «О совершенствовании государственной политики в сфере здравоохранения», № 606 «О мерах по реализации демографической политики Российской Федерации» выставляется в соответствии с направлением «Обеспечение безопасности дорожного движения».

Таблица 3

*Оценка фактического состояния деятельности по вопросам,  
отнесенным к компетенции Госавтоинспекции*

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
1.1	Управленческая деятельность руководства инспектируемого органа	а) инициировано рассмотрение на заседаниях региональной комиссии повышения безопасности дорожного движения, межведомственных совещаниях, имеющих проблемных вопросов в области обеспечения безопасности дорожного движения	инициировано – «удовлетворительно»; не инициировано – «неудовлетворительно»		
		б) инициировано издание межведомственных приказов и (или) методических рекомендаций и (или) совместных планов мероприятий (в случае, если решение имеющихся проблемных вопросов входит в компетенцию органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления)	необходимые инициативы вносятся – «удовлетворительно»; не вносятся – «неудовлетворительно»		
		в) инициировано рассмотрение проблемных вопросов повышения безопасности дорожного движения для рассмотрения руководителем (начальником) территориального органа МВД России на региональном уровне	инициировано – «удовлетворительно»; не инициировано – «неудовлетворительно»		
1.2	Управление подчиненными органами и подразделениями	а) проведен анализ актуальных вопросов в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе касающийся эффективности применения комплексов автоматической фиксации административных правонарушений, муляжей, использования видеорегистраторов в патрульных автомобилях ДПС (период)	ежеквартально – «удовлетворительно»; не проводится или проводится реже, чем один раз в квартал – «неудовлетворительно»		

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
		б) проводится мониторинг полноты и своевременности формирования АИПС «Адмпрактика»	ежеквартально – «удовлетворительно»; не проводится или проводится реже, чем один раз в квартал – «неудовлетворительно»		
		в) доля выездов сотрудников УГИБДД, в рамках которых не изучается организация деятельности по укреплению учетно-регистрационной дисциплины, управленческая роль проверяемого органа, организация применения видеорегистраторов в патрульных автомобилях ДПС, выявление водителей, лишенных права управления транспортными средствами и лиц, находящихся в розыске, применяемые надзорные меры реагирования по фактам нарушений при ремонте и содержании дорог, перевозки пассажиров и грузов, принятие экзаменов в соответствии с установленными требованиями (%)	менее 40 % – «удовлетворительно»; 40 % и более – «неудовлетворительно»		
		г) проводится анализ организации служебных командировок и их эффективности в соответствии с предъявляемыми требованиями	проводятся ежегодно – «удовлетворительно»; не проводятся или проводятся реже, чем один раз в год – «неудовлетворительно»		
1.3	Документационное обеспечение управления	а) удельный вес документально оформленных управленческих решений, принятие которых не обусловлено действующими нормативными правовыми актами, (или) документами, указаниями, поручениями МВД России, (или) сложившейся оперативной обстановкой, в общем числе проверенных (%)	менее 10 % – «удовлетворительно»; 10 % и более – «неудовлетворительно»		
		б) удельный вес документально оформленных уп-	менее 5 % – «удовлетворительно»;		

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
		равленческих решений, принятых не уполномоченными на то лицами, в общем числе проверенных (%)	5 % и более – «неудовлетворительно»		
		в) удельный вес документально оформленных управленческих решений, отправленных на места в нарушение действующих правил делопроизводства, в общем числе проверенных (%)	менее 5 % – «удовлетворительно»; 5 % и более – «неудовлетворительно»		
		г) выявлено действующих документально оформленных управленческих решений, поступивших в инспектируемый период на исполнение в подчиненные территориальные органы и требующих периодического предоставления информации, не предусмотренной действующими нормативными правовыми актами и ведомственной статистической отчетностью (ед.)	не выявлено – «удовлетворительно»; один и более – «неудовлетворительно»		
		д) удельный вес содержащихся в документально оформленных управленческих решениях поручений неконкретного содержания, (или) не имеющих срока выполнения, (или) повторяющих содержание регламентов, инструкций и иных нормативных правовых актов, в общем числе проверенных поручений (%)	менее 7 % – «удовлетворительно»; 7 % и более – «неудовлетворительно»		
1.4	Состояние учетно-регистрационной дисциплины и статистической работы	а) доля подразделений, в которых выявлены факты невнесения в карточку учета ДТП сведений о сопутствующих ДТП условиях: недостатках в эксплуатационном состоянии и обустройстве дорог, участии в ДТП водителя с признаками опьянения, наличие пешеходного	менее 30 % – «удовлетворительно»; 30 % и более – «неудовлетворительно»		

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
		перехода, образовательного учреждения (имеющего выход на проезжую часть), вблизи которого зафиксировано ДТП			
		б) выявлены факты сокрытия дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (ед.)	не более одного – «удовлетворительно»; два и более – «неудовлетворительно»		
1.5	Охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности	а) доля подразделений, в которых выявлены факты использования сотрудников Госавтоинспекции для выполнения функций, не связанных с обеспечением безопасности дорожного движения	менее 20 % – «удовлетворительно»; 20 % и более – «неудовлетворительно»		
		б) доля подразделений, в которых посты и маршруты патрулирования ДПС не пересматриваются с учетом складывающейся обстановки, анализа причин и условий совершения ДТП в различные периоды времени суток, недели, факторов сезонности	менее 30 % – «удовлетворительно»; 30 % и более – «неудовлетворительно»		
		в) доля подразделений, в которых выявлены факты несения службы нарядами дорожно-патрульной службы на участках улично-дорожной сети не в соответствии с утвержденной расстановкой	менее 30 % – «удовлетворительно»; 30 % и более – «неудовлетворительно»		
		г) доля подразделений, в которых выявлены факты нарушений порядка применения видеорегистраторов в патрульных автомобилях ДПС	менее 30 % – «удовлетворительно»; 30 % и более – «неудовлетворительно»		
1.6	Предупреждение преступлений и административных правонарушений	а) доля подразделений, в которых для предупреждения нарушений правил дорожного движения не используются устройства (макеты, манекены), имитирующие сотрудника и (или) патрульный автомо-	менее 50 % – «удовлетворительно»; 50 % и более – «неудовлетворительно»		

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
		биль и (или) технические средства фиксации нарушений правил дорожного движения			
		б) доля подразделений, в которых организация и проведение массовых проверок по профилактике отдельных видов нарушений правил дорожного движения не осуществляются в соответствии с Методическими рекомендациями ГУОБДД МВД России от 9 июля 2012 г. № 13/10-202	менее 20 % – «удовлетворительно»; 20 % и более – «неудовлетворительно»		
		в) доля подразделений, в которых выявлены факты, когда к лицам, находящимся в розыске, и в отношении которых возбуждены дела об административных правонарушениях, не приняты меры по задержанию и доставлению в дежурную часть территориального органа внутренних дел	менее 10 % – «удовлетворительно»; 10 % и более – «неудовлетворительно»		
1.7	Эффективность применения комплексов автоматической фиксации	а) доля постановлений, вынесенных сотрудниками ЦАФАП с нарушением требований, установленных КоАП РФ	менее 10 % – «удовлетворительно»; 10 % и более – «неудовлетворительно»		
	административных правонарушений	б) выявлены факты непринятия мер административного воздействия по зафиксированному в автоматическом режиме правонарушению, в том числе путем несанкционированного внесения изменений в программное обеспечение (ед.)	не выявлено – «удовлетворительно»; выявлен один или более фактов – «неудовлетворительно»		
1.8	Надзорная деятельность	а) доля подразделений, в которых имеющиеся на маршруте патрулирования или в местах ДТП нарушения требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог,	менее 40 % – «удовлетворительно»; 40 % и более – «неудовлетворительно»		

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
		железнодорожных переездов и других дорожных сооружений не выявлены, по ним не осуществлено надзорное реагирование в рамках полномочий Госавтоинспекции			
		б) доля подразделений, в которых по фактам нарушений при перевозке пассажиров и грузов, ДТП с участием грузового и пассажирского транспорта не осуществлено надзорное реагирование в рамках полномочий Госавтоинспекции	менее 30 % – «удовлетворительно»; 30 % и более – «неудовлетворительно»		
1.9	Организация приема экзаменов	а) доля подразделений, в которых не осуществляется видеозапись проведения практических этапов экзамена или (и) хранения соответствующей информации не менее 30 суток	менее 30 % – «удовлетворительно»; 30 % и более – «неудовлетворительно»		
		б) доля подразделений, в которых прием экзаменов и (или) выдача водительских удостоверений осуществляются с нарушением установленных требований	менее 20 % – «удовлетворительно»; 20 % и более – «неудовлетворительно»		
<b>2. Исполнение административного законодательства</b>					
2.1	Организация работы по исполнению административного законодательства	а) доля подразделений, в которых выявлены факты нарушений требований КоАП РФ при рассмотрении дел об административных правонарушениях, их направлении в суд (иным уполномоченным лицам)	менее 20 % – «удовлетворительно»; 20 % и более – «неудовлетворительно»		
		б) доля подразделений, в которых выявлены факты утраты бланков протоколов и (или) постановлений по делам об административных правонарушениях	менее 10 % – «удовлетворительно»; 10 % и более – «неудовлетворительно»		
		в) выявлены факты фальсификации дел об административных правонарушениях	не выявлены – «удовлетворительно»; один или более фактов –		

№	Показатель	Индикатор	Критерии (условие) оценки индикатора	Значение индикатора	Оценка
		ниях, по которым дана оценка в рамках возбужденных уголовных дел (ед.)	«неудовлетворительно»		
		г) в ходе сверки показаний алкотестеров, выявлены факты не составления административных материалов при установлении у водителя состояния опьянения (ед.)	не выявлено – «удовлетворительно»; один или более факта – «неудовлетворительно»		
2.2	Организация работы по повышению уровня. Взыскание административных штрафов	а) доля подразделений, в которых выявлены факты возврата, изъятого водительского удостоверения по истечении срока лишения специального права без уплаты в установленном порядке наложенных на него административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения	менее 20 % – «удовлетворительно»; 20 % и более – «неудовлетворительно»		
		б) доля подразделений, в которых вторые экземпляры постановлений по делам об административных правонарушениях, по которым наложенные административные штрафы не оплачены в установленном порядке, не направляются в установленный срок в соответствующие подразделения ФССП России	менее 20 % – «удовлетворительно»; 20 % и более – «неудовлетворительно»		

Не менее разнообразны требования, предъявляемые при выполнении других задач ДПС. Рассмотрим для примера методику оценки итогов работы подразделения ДПС Госавтоинспекции по контролю за дорожным движением, предусматривающих подведение итогов работы путем многоэтапного подсчёта «суммы», по общему количеству выявленных нарушений ПДД, по числу дорожно-транспортных происшествий на обслуживаемой территории.

В соответствии с предлагаемой методикой оценка работы инспекторского состава ДПС должна производиться по следующим критериям:

1. Знание служебных обязанностей, приказов, инструкций наставлений.

2. Соблюдение служебной дисциплины, внешний вид инспектора.
3. Культура обращения с участниками движения.
4. Соблюдение законности при применении мер воздействия.
5. Активность в выявлении и пресечении наиболее опасных видов нарушений ПДД.
6. Состояние дорожно-транспортной аварийности на обслуживаемой территории.
7. Выявление и пресечение правонарушений и преступлений по линии УР, ООП, ОБЭП.
8. Пропагандистская работа.
9. Качество исполнения служебных заданий.
10. Отношение к специальной технике и служебному транспорту.

Все указанные показатели оцениваются по бальной системе в зависимости от их «удельного веса» (важности). Для удобства подсчета их удобно разделить на 3 группы.

1. Сумма баллов по оценке работы по надзору за движением, охране общественного порядка и борьбы с преступностью.
2. «Положительные» показатели.
3. «Отрицательные» показатели.

1-я группа	2-я группа	3-я группа
1. Активность в выявлении сечений наиболее опасных видов ПДД. 2. Выявление и пресечение правонарушений и преступлений по линии ООП, УР и т.д.	1. Пропагандистская работа. 2. Качество исполнения служебного задания.	1. Знание служебных обязанностей, приказов, инструкций, наставлений. 2. Соблюдение служебной дисциплины. 3. Культура обращения с участниками движения. 4. Состояние аварийности на обслуживаемой территории. 5. Отношение к спецтехнике и служебному транспорту.

Наиболее трудоемкая операция – расчет баллов по первому разделу, где должны подсчитать не только общее количество нарушений ПДД, выявленных каждым сотрудником, но и оценить их определенным числом баллов, затем вычислить сумму баллов, по результатам работы отдельного сотрудника и взвода в целом.

Подсчет баллов по показателям первой группы удобно вести непосредственно по журналу учета работы по надзору за движением. Для этого на одной странице журнала вместо реквизитов, именующих определенные виды нарушений ПДД, проставляются их значения в баллах.

При использовании для расчета первого раздела значения, приведенные выше, результаты работы «среднего» инспектора за месяц выразятся

суммой примерно в 600-700 баллов. Следовательно, относительно этой суммы мы можем назначить значения в следующих пределах:

1. Пропагандистская работа – 30 баллов (за каждую проведенную беседу, лекцию, викторину в школе и т.д.).

2. Качество выполнения служебных заданий – от 20 до 50 баллов.

Последний показатель является как бы фондом поощрения за отличное выполнение служебных заданий, инициативу и прилежание в работе. Например, сотрудник был назначен для сопровождения колонны автобусов и, следовательно, отвлекался от несения дорожно-патрульной службы. За успешное выполнение задания он по решению командира взвода получает кроме средней суммы баллов за одну отработанную пост смену поощрительные баллы. Таким образом, инспектор по второму разделу может получить в среднем до 300-400 баллов ежемесячно.

Работа дежурной смены и каждого сотрудника оценивается по следующим основным направлениям:

1. Соблюдение законности.

2. Знание законов и других нормативных правовых актов, оперативной обстановки, своих прав и обязанностей.

3. Организационное обеспечение раскрытия преступлений по «горячим следам».

4. Оперативное обеспечение руководства силами и средствами, задействованными в наряд.

5. Качество приема, обработки и передачи розыскной и управленческой информации.

6. Своевременность учета поступающих сообщений, заявлений о преступлениях и происшествиях.

7. Правильность ведения служебной документации.

8. Законность и обоснованность принимаемых решений по результатам обращений граждан.

9. Эффективность использования технических средств.

10. Сохранность оружия, боеприпасов, оперативно-технических и специальных средств, средств связи, защиты, оперативной и криминалистической техники, служебной документации.

11. Культура обращения с гражданами и сотрудниками органов внутренних дел.

12. Внешний вид сотрудников дежурной смены, содержание служебных помещений, транспорта и другого имущества, закрепленного за дежурной частью.

13. Наличие обоснованных жалоб на действия нарядов дежурной части.

Деятельность строевого подразделения оценивается по следующим направлениям:

1. Характеристика обстановки с безопасностью дорожного движения на обслуживаемой территории.

2. Контроль за соблюдением установленных требований участниками дорожного движения.

3. Исполнение решений о наложении административных взысканий.

4. Участие в борьбе с преступностью и охране общественного порядка.

5. Состояние дисциплины и соблюдение законности сотрудниками строевого подразделения.

6. Готовность к действиям при чрезвычайных обстоятельствах и чрезвычайных ситуациях.

7. Отношение населения к деятельности строевого подразделения.

8. Содержание в исправном состоянии патрульного транспорта и использование его по назначению, результативность применения оперативно-технических и специальных средств.

9. Направленность административно-правовой деятельности на предупреждение ДТП.

*Учебное пособие*

**Авторы:**

кандидат юридических наук  
**Зейналов** Фазил Назим оглы

**Былинин** Игорь Александрович;

кандидат экономических наук  
**Жбанова** Светлана Александровна

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

---

Свидетельство о государственной аккредитации  
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 25.11.2021. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Усл. печ. л. – 15,75. Тираж 120 экз. Заказ № 346.

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