

Академия управления МВД России

Ю. Н. Калюжный

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ
В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Москва • 2021

УДК 3.07
ББК 60.821.4
К17

*Одобрено редакционно-издательским советом
Академии управления МВД России*

Рецензенты: А. Ю. Фомичев, начальник кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент; О. А. Зверев, заместитель начальника УВД по СЗАО ГУ МВД России по городу Москве – начальник полиции.

К17

Калюжный Ю. Н.

Административно-правовые формы деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения: учебное пособие / сост.: Ю. Н. Калюжный. – Москва : Академия управления МВД России, 2021. – 84 с.

ISBN 978-5-907187-82-5

Учебное пособие посвящено проблеме правоприменительной практики сотрудников Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения.

Учебное пособие предназначено для профессорско-преподавательского состава, магистрантов, адъюнктов, докторантов и соискателей Академии управления МВД России, а также практических работников системы МВД России, интересующихся проблемами реализации форм деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения.

УДК 3.07
ББК 60.821.4

© Калюжный Ю. Н., 2021
ISBN 978-5-907187-82-5
© Академия управления МВД России, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
Глава 1. Административно-правовая характеристика организации и обеспечения безопасности дорожного движения	7
§ 1. Генезис правовых основ организации и обеспечения безопасности дорожного движения	7
§ 2. Дорожный надзор Госавтоинспекции МВД России как правовая форма организации и обеспечения безопасности дорожного движения	22
Глава 2. Организационно-правовые мероприятия в структуре обеспечения безопасности дорожного движения	41
§ 1. Основные направления организации движения и обеспечения его безопасности. Обеспечение безопасности пешеходов	41
§ 2. Обследование дорог для оценки безопасности движения. Влияние отдельных элементов дороги на возникновение дорожно-транспортных происшествий	54
Заключение	69
Список использованных источников	74

ВВЕДЕНИЕ

Задачи обеспечения безопасности дорожного движения в России имеют общенациональное значение, поскольку аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Ежегодно в Российской Федерации регистрируется около 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в результате которых гибнет в среднем более 23 тыс. человек и 230 тыс. получают различные ранения. Экономический ущерб, причиняемый ДТП, ежегодно превышает 2 % внутреннего валового продукта, что в абсолютном выражении составляет сотни млрд руб.¹

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения характерны и для остальных государств: ежегодно во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий погибают более 1,2 млн человек, 20–50 млн получают травмы или становятся инвалидами². Дорожные аварии являются ведущей причиной смерти среди молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет и второй ведущей причиной смерти во всем мире среди людей от 5 до 14 лет. Сложившаяся ситуация в данной области характеризуется как глобальный кризис.

По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, при непринятии самых решительных мер смертность на дорогах может увеличиться вдвое к 2020 г., уступив по темпам роста только смертности по причине сердечно-сосудистых заболеваний и самоубийств. Учитывая реальную опасность дорожного движения, масштабы вреда, наносимого обществу в целом, ДТП можно отнести к основным угрозам современности, а безопасность в сфере дорожного движения – к основным требованиям устойчивого развития человечества.

Основными факторами, обуславливающими высокую аварийность, продолжают оставаться: рост автомобилизации населения и несоответствие ему существующей дорожно-транспортной инфраструктуры; усовершенствование скоростных качеств автомобилей при недостаточном уровне технических требований к безопасности автотранспорта; низкий уровень подготовки и дисциплины участников дорожного движения, недостаточная эффективность системы обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому выпол-

¹ Госавтоинспекция МВД России. Обзор новостей. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.09.2020).

² Дандарова Т. К. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в РФ: материалы XI Всероссийской молодежной научно-практической конференции / под редакцией И. А. Шаралдаевой. Улан-Уде, 2017. С. 6.

нение требований повышения безопасности движения заслуживает особого внимания.

В Российской Федерации проводится целенаправленная управленческая деятельность государства, связанная с организацией дорожного движения и обеспечением его безопасности, выраженная в реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Изучение основных показателей состояния безопасности дорожного движения за 2019 г. в Российской Федерации, числа погибших (16 981 – 6,8 %) и раненных в автоавариях (210 877 – 1,9 %)¹ позволяет утверждать о достаточно низком уровне защищенности участников дорожного движения и констатировать необходимость совершенствования механизмов обеспечения дорожной безопасности, организационно-правового регулирования и управляющего воздействия на рассматриваемые общественные отношения.

Органы государственной власти и местного самоуправления осуществляют цели и функции государственного управления посредством управленческой деятельности в соответствующих приемах, способах, формах и методах.

Несомненно, организация и обеспечение безопасности дорожного движения как деятельность, осуществляемая, прежде всего, органами государственной власти, имеет ярко выраженные административно-правовые формы данной деятельности, существенное значение среди которых принадлежит деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения являлись объектом исследования юридической науки и рассматривались, в первую очередь, с позиций административно-правового характера в трудах: С. Н. Антонова, И. П. Бакулиной, А. А. Бахаева, А. Г. Белинского, С. И. Бертуша, А. И. Быкова, А. А. Варгузовой, И. И. Веремеенко, А. М. Воронова, В. В. Головкин, Д. В. Горбунова, А. А. Гуничева, Р. И. Денисова, Д. Г. Домрачева, С. Н. Дмитриева, Р. Я. Зайцева, А. А. Затолокина, С. М. Зырянова, О. А. Ивановой, Л. Н. Игнатова, С. Ю. Кошелкина, Е. В. Климовича, Ю. П. Лукошина, В. В. Лукьянова, А. В. Лыткина, В. И. Майорова, М. А. Макаренко, И. Г. Михайловского, П. В. Молчанова, С. С. Москаленко, В. Ю. Назарова, Ю. Н. Ольховникова, А. А. Полякова, Б. В. Росинского, Л. В. Сандалова, И. В. Слышалова, В. А. Смородиной,

¹ Госавтоинспекция МВД России. Обзор новостей. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.09.2020).

П. А. Солошенкова, Ю. Н. Старилова, А. И. Стахова, Ю. В. Степаненко, С. Н. Чмырева, С. И. Чушкина, А. Ю. Якимова и ряда других.

Методологические подходы организации дорожного движения, совершенствования организационно-технических мероприятий и определения оптимальных моделей управления безопасностью дорожного движения исследовались в трудах: В. И. Алферова, В. В. Амбарцумяна, Л. Л. Афанасьева, В. Ф. Бабкова, В. А. Богомазова, С. Ю. Брегеда, Г. Я. Волошина, В. И. Жулева, Ю. В. Игнатьева, Д. В. Кондратьева, Г. И. Клинковштейна, П. А. Кравченко, Е. М. Лобанова, Д. А. Скоробогатченко, В. А. Станкевича, И. К. Шахриманьяна и многих других.

Вместе с тем, несмотря на значительный вклад перечисленных авторов в разработку проблем организации и обеспечения безопасности дорожного движения, отдельные вопросы форм деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения не получили детального освещения в литературе.

ГЛАВА 1. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Генезис правовых основ организации и обеспечения безопасности дорожного движения

Безопасность дорожного движения (далее – БДД) прочно закрепились в числе приоритетов социально-экономической повестки дня Организации Объединенных Наций (далее – ООН). По подсчетам Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ), дорожно-транспортный травматизм находится на восьмом месте в списке ведущих причин смертности в мире и является главной причиной смертности среди молодежи в возрасте 15–29 лет. В год на дорогах мира в результате ДТП гибнут порядка 1,25 млн человек, при этом на долю стран со средним и низким уровнем дохода приходится до 90 % таких случаев¹. Дисбаланс аварийности в сторону этих стран объясняется низким уровнем безопасности дорожной инфраструктуры, значительным износом автопарка, низкой эффективностью и несогласованностью действий экстренных служб, несовершенством законодательной базы и пр. В этой связи профильные организации системы ООН на регулярной основе оказывают заинтересованным государствам-членам поддержку в укреплении потенциала в области БДД. Головной организацией здесь определена ВОЗ, а за работу на региональном уровне ответственность возложена на региональные экономические комиссии ООН.

Основу для соответствующих действий на международном уровне составляют резолюции Генеральной Ассамблеи ООН (далее – ГА ООН), которые принимаются на регулярной основе, начиная с 2003 г. К настоящему моменту их принято восемь. Перед Генеральным Секретарем ООН и ВОЗ ставится задача на регулярной основе готовить профильные доклады с обзором международной ситуации в области БДД, а перед региональными экономическими комиссиями – проводить мероприятия по продвижению дорожной безопасности в странах подотчетного им региона.

Вместе с тем резолюции, принимаемые до 2009 г., носили по большей части декларативный характер и не содержали переч-

¹ Алимов А. С., Митрошин Д. В. Международное нормативное регулирование в области дорожного движения: проблемы и перспективы // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017. С. 109.

ня конкретных задач в области БДД, равно как и соответствующих целевых показателей для согласованных глобальных действий. В этом смысле «катализатором» профильной практической деятельности под эгидой ООН выступила Первая всемирная министерская конференция ООН по БДД, состоявшаяся в ноябре 2009 г. в Москве. Главным итогом конференции стал запуск Десятилетия действий ООН в области БДД, 2011–2020 гг. – глобальной программы действий, содержащей перечень долгосрочных задач в области БДД. Российская сторона выступала автором и инициатором этого документа. Впоследствии он был утвержден резолюцией Генассамблеи 64/255 от 10 мая 2010 г., соавтором которой выступили более 100 государств.

Десятилетие действий признано отправной точкой в международных усилиях по снижению смертности и травматизма на дорогах. Его основной задачей определено спасение 5 млн жизней на дорогах к 2020 г. В качестве средства достижения поставленной задачи определен следующий набор рекомендаций для действий на национальном уровне:

- законодательное регулирование (укрепление институтов, отвечающих за БДД; введение в действие профильных конвенций ООН; определение государственной координирующей структуры; разработка национальных стратегий по БДД; повышение эффективности статистического учета);

- безопасная дорожная инфраструктура (планирование транспортной сети с учетом фактора БДД; проведение оценки безопасности текущей инфраструктуры; привлечение соответствующего международного опыта);

- безопасные транспортные средства (гармонизация международных стандартов для ТС; внедрение новых программ проверки технического состояния ТС; обеспечение соответствия ТС минимальным требованиям безопасности; продвижение использования технологий автоматического предотвращения ДТП; мотивирование компаний-операторов к приобретению, использованию и обслуживанию безопасных ТС);

- защита участников дорожного движения (внедрение образцовых моделей законодательства в области БДД; ужесточение наказаний за нарушение ПДД; проведение информационно-пропагандистских кампаний по факторам риска; организация мероприятий по снижению травматизма, связанного с исполнением служебных обязанностей; внедрение программ водительского мастерства для новичков);

- оперативное реагирование на дорожно-транспортные происшествия (развитие систем добровольного ухода; введение единого

экстренного номера для обращения граждан; предоставление реабилитации и поддержки для пострадавших в ДТП; внедрение программ страхования; оперативное расследование причин ДТП и юридическая поддержка)¹.

Утвержденные в сентябре 2015 г. на Саммите ООН в Нью-Йорке Цели устойчивого развития (ЦУР) хотя и не содержат обособленной цели, посвященной вопросам БДД, исследуемая нами проблематика, тем не менее, нашла отражение сразу в трех ЦУР, в которых сформулированы долгосрочные задачи для мирового сообщества до 2030 г.: сократить к 2020 г. вдвое число смертей и случаев травматизма на дорогах; создание надежной инфраструктуры, содействие обеспечению всеохватной и устойчивой индустриализации и внедрению инноваций; обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов (должен быть обеспечен повсеместный доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам)².

Эстафету Московской конференции переняла Бразилия, организовавшая Вторую глобальную конференцию высокого уровня по БДД (Бразилия, 18–19 ноября 2017 г.). Целью Конференции стало проведение промежуточного обзора ситуации с реализацией Десятилетия действий в мире, а также определение приоритетных направлений для дальнейшей работы с учетом принятия ЦУР. В итоговой декларации основной упор сделан на признании актуальными задач Десятилетия действий и идентификации новых факторов риска, среди которых: использование электронных устройств во время управления транспортным средством, прием водителями препаратов, препятствующих безопасному управлению транспортным средством, слабая координация экстренных служб, отсутствие условий для полноценной реабилитации пострадавших в ДТП, и пр. Особо в документе акцентируется необходимость дальнейшего ужесточения законодательства в области БДД, внедрения передовых технологий для отслеживания нарушений и оперативного реагирования на ДТП³.

¹ Алимов А. С., Митрошин Д. В. Международное нормативное регулирование в области дорожного движения: проблемы и перспективы // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017. С. 110–111.

² Корепанова Н. В. Международный опыт оценки безопасности дорожного движения // Современные инновации в науке и технике: сборник научных трудов VII Всероссийской научно-технической конференции с международным участием; ответственный редактор А. А. Горохов. Курск, 2017. С. 113.

³ Порублев А. В. Вопросы классификации международно-правовых актов в области организации дорожного движения // Вестник СевКавГТИ. 2017. № 4 (31). С. 180.

Таким образом, проведенный обзор международных приоритетов в области БДД позволяет выделить нормативно-правовую составляющую в качестве необходимого и крайне важного условия достижения поставленных глобальных целей.

Международное взаимодействие по вопросам обеспечения БДД имеет более чем 100-летнюю историю. Отправной точкой можно считать межгосударственную Конференцию, которая состоялась в Париже с 5 по 11 октября 1909 г.

Главным итогом этой конференции стало принятие «Международной конвенции относительно передвижения автомобилей» – первого международного соглашения, цель которого состояла в унификации основных положений правил дорожного движения и условий допуска водителей и транспортных средств к участию в дорожном движении, в том числе международном. Российская Империя стала одним из 18 государств, подписавших данное международное соглашение и впоследствии присоединившихся к нему.

Дальнейшее развитие международная правовая основа дорожного движения получила в 1926 г., а затем в 1931 г., когда принимались очередные межгосударственные конвенции.

Данная деятельность вышла на качественно иной уровень после окончания Второй мировой войны одновременно с созданием в 1947 г. Организации Объединенных Наций. В настоящее время в области БДД действует около 50 международных соглашений, принятых ООН. Ведущее место среди них занимают Венские конвенции о дорожном движении¹ и о дорожных знаках и сигналах 1968 г.,² дополняющие их Европейские соглашения 1971 г., а также Протокол о разметке дорог 1973 г.

Кроме того, ряд стран до сих пор руководствуются требованиями Конвенции о дорожном движении³ и Протокола о дорожных знаках и сигналах⁴, подписанных в Вене в 1949 г.

Важнейшую роль с точки зрения правового регулирования требований к конструкции транспортных средств играет Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей,

¹ Венская конвенция о дорожном движении 1968 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

² Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

³ Конвенция о дорожном движении от 1949 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

⁴ Протокол о дорожных знаках и сигналах от 1949 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний¹, подписанное в Женеве в 1958 г.

Если область применения положений Соглашения 1958 г. и прилагаемых к нему Правил распространяется только на государства – члены ЕЭК ООН, то Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах², заключенное в Женеве в 1998 г., равно как и разрабатываемые в соответствии с ним Правила, охватывает все государства – члены ООН.

Урегулирование на международном уровне вопросов обеспечения регулярного контроля технического состояния транспортных средств возложено на Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров³, подписанное в 1997 г. в Вене.

Наконец, еще одно важное направление международного правового регулирования, также непосредственно затрагивающее тематику БДД, это перевозка опасных грузов. Правовые рамки в данной сфере установлены Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов⁴ (ДОПОГ).

Несмотря на то, что самые ранние из действующих международных акты в области дорожного движения были приняты еще в середине прошлого века, они остаются актуальными и по сей день. Такое положение вещей обусловлено их периодической актуализацией, осуществляемой институтами ООН.

¹ Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний от 1958 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

² Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах 1998 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

³ Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

⁴ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.

В то же время в настоящее время остается нерешенным ряд проблем, связанных с правовым регулированием в области дорожного движения. Так, практически во всех современных документах по вопросам обеспечения БДД, принимаемых в ООН, отмечается недостаточный уровень присоединения государств к соответствующим международным правовым инструментам. Например, участниками наиболее распространенной Конвенции о дорожном движении 1968 года является лишь около половины государств мира, что не позволяет в полной мере использовать юридический потенциал для снижения уровня дорожно-транспортного травматизма.

Следствием этого являются не только пробелы правового регулирования в отдельных государствах, но и объективные трудности в реализации своих гражданских прав иностранцами. Например, из-за различия требований между Конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 гг. в Японии (Конвенция 1949 г.) не признаются для управления транспортными средствами водительские удостоверения, выданные в России (Конвенция 1968 г.). Аналогичным образом государства, ратифицировавшие Конвенцию 1968 года, вправе не признавать водительские документы, выданные по Конвенции 1949 г.

В то же время следует отметить, что ряд государств, не являясь де-юре участниками Конвенции 1968 г., де-факто применяют ее положения в своем национальном законодательстве (Великобритания, Испания и др.). Это позволяет более эффективно интегрироваться в международное сообщество.

Еще одной актуальной проблемой правового регулирования в области дорожного движения являются имеющиеся противоречия в международных предписаниях, принятых в рамках различных экономических и политических объединений государств. Например, определения категорий и подкатегорий транспортных средств, нашедшие отражение в директивах Комиссии Европейского союза и распространяющиеся на 26 государств – членов ЕС, не в полной мере соответствуют конвенционным определениям 1968 г.¹

Учитывая, что в соответствии с Конституцией Российской Федерации² нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы, устранение существующих проблем в данной области

¹ Алимов А. С., Митрошин Д. В. Международное нормативное регулирование в области дорожного движения: проблемы и перспективы // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017. С. 113–114.

² Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (в ред. от 14 марта 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 11. Ст. 1416.

является одной из задач профильных органов исполнительной власти, что и осуществляется в настоящее время.

В то же время, следует отметить, что процесс разработки отечественной нормативной базы в сфере БДД затянулся на довольно длительный период. Совершенствование законодательства в этой сфере продолжается до сих пор, в последние годы практически беспрерывно, что свидетельствует о намерении законодателя улучшить правовое регулирование этой сферы, но в то же время – и об отсутствии системности в его подходе к разработке нормативных актов.

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, который является ключевым для сферы БДД, по мнению многих исследователей, носит скорее рамочный характер по причине большого количества содержащихся в нем отсылочных норм и, как следствие, низкой эффективности механизма их реализации².

Как показывает опыт развитых стран, при стремительном росте уровня автомобилизации критически необходимым для обеспечения БДД является применение мер по улучшению состояния УДС и ОДД. Именно на это направлен Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³ (далее также – Закон «Об организации дорожного движения»), концепция проекта которого была разработана Министерством транспорта РФ и официально опубликована еще в 2012 г.

Оценить эффективность норм Закона и их влияние на организацию дорожного движения в России пока не представляется возможным, поскольку он вступил в силу лишь с 30.12.2018, однако можно отметить, что он направлен на формирование и закрепление единой системы правового регулирования дорожного движения путем объединения действующих норм и правил, регламентирующих вопросы ОДД, транспортного развития территорий и управления этими процессами.

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 30 июля 2019 г.) // Российская газета. 2018. 29 дек.

² Якубенко Н. В. Политика безопасности и сущность антропотехнической системы дорожного движения (социально-правовые и технические аспекты). Тюмень, 2000. С. 68.

³ Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ (в ред. от 31 августа 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5023.

Существенным элементом, лежащим в основе любой системы правового регулирования, является понятийный аппарат. В рассматриваемом нормативном правовом акте даны определения ключевых понятий в сфере ОДД: само понятие ОДД, как отмечалось нами выше, документация по ОДД; интенсивность дорожного движения, мониторинг дорожного движения; эффективность ОДД, пропускная способность дороги и др.

В рассматриваемом нормативном правовом акте выделены основные принципы ОДД в Российской Федерации:

1) «соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения;

2) обеспечение социально-экономического развития территории Российской Федерации;

3) приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов;

4) приоритет развития транспорта общего пользования;

5) создание условий для движения пешеходов и велосипедистов;

6) достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения;

7) обеспечение экологической безопасности»¹.

Федеральным законом также определяются полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области ОДД, устанавливается возможность создания организаций, осуществляющих функции в области ОДД, вводится учет основных параметров дорожного движения, определяются требования к парковкам общего пользования и к платным парковкам, а также к ОДД при размещении объектов капитального строительства, устанавливается порядок осуществления государственного контроля в области ОДД.

К числу наиболее существенных новелл рассматриваемого Закона относятся:

Разделение всех полномочий по ОДД на три уровня: федеральный, региональный, муниципальный. Для каждого уровня рассчитывается штатная численность структур, занимающих-

¹ Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ (в ред. от 31 августа 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5023.

ся организацией дорожного движения, и объемы ассигнований и затрат на мероприятия по ОДД.

Закон дает региональным властям право временно ограничивать или прекращать движение автомобилей «определенных видов, категорий, экологического класса, наполненности пассажирами», а также вводить ограничения проезда транспорта в определенное время суток или в конкретные дни. В то же время в случае введения таких ограничений органы власти обязаны провести компенсационные мероприятия (к примеру запустить новые маршруты общественного транспорта).

Субъектам Российской Федерации дается право запрещать платные парковки возле зданий, где расположены общественно значимые объекты (спортивные объекты, школы, больницы, поликлиники, организации культуры), а также «на земельных участках, относящихся в соответствии с жилищным законодательством к общему имуществу многоквартирных домов» (п. 2 ст. 13). Если запускается новая зона платной парковки, органы власти должны предупредить жителей за месяц, разместив в сети Интернет официальное обоснование этого шага.

Впервые нормативно закрепляется право автомобилей Федеральной службы охраны РФ, войск национальной гвардии РФ, следственных органов Следственного комитета РФ, военной автоинспекции и военной полиции, а также машин оперативных служб (пожарные, полиция, скорая помощь) парковаться бесплатно в любом месте, включая платные парковки, в случае служебной необходимости (п. 8 ст. 13).

На законодательном уровне определены такие понятия, как комплексные схемы организации дорожного движения (КСОДД) и проекты организации дорожного движения (ПОДД), в совокупности являющиеся документацией по ОДД, а в соответствии с Законом размещение на дороге технических средств, не предусмотренных документацией, не допускается. Перед началом проведения дорожных работ должен быть разработан ПОДД, а временные знаки, согласно ПОДД, должны быть выставлены за три дня до начала работ. Разработкой КСОДД должны заниматься органы исполнительной власти субъектов РФ и муниципальных образований. Данные документы должны содержать решения об ОДД на смежных территориях. В результате возникает возможность согласовывать

дорожные планы и развивать дорожную и уличную сеть с учетом интересов всех граждан, независимо от места их проживания¹.

Закон закрепляет право на участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по организации дорожного движения и определяет формы такого участия: внесение предложений по осуществлению мероприятий по организации дорожного движения и совершенствованию технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области организации дорожного движения; проведение исследований причин и обстоятельств недостаточного обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 15).

Добавлены новые виды государственного контроля: федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения; региональный государственный контроль в области организации дорожного движения (ст. 26). При этом в Законе четко не прописано, кто именно будет осуществлять данные виды государственного контроля.

В конечном счете, все новеллы нового Закона призваны в той или иной степени способствовать решению задачи повышения БДД. В ныне действующем Законе «О безопасности дорожного движения» в качестве одного из путей решения данной задачи было определено «увеличение пропускной способности дорог». В соответствии с Законом «Об организации дорожного движения» теперь добавляются и другие пути повышения безопасности: управление распределением транспортных средств на дорогах; оптимизация циклов светофорного регулирования; согласование (координация) работы светофорных объектов и т.д.

Одним из важнейших нововведений является законодательное закрепление разрешения основного противоречия дорожного движения – противоречия «время – безопасность»².

Закрепление приоритета БДД перед временными затратами как принципа должно оказать значительное влияние на ОДД, ведь слово «принцип» означает основное начало, на котором построено что-либо; следовательно, вся деятельность по ОДД должна быть направлена в первую очередь на обеспечение БДД и лишь затем – на снижение временных затрат в процессе дорожного движения.

¹ Майоров В. И., Денисенко В. В. Позитивная концептуальность и недоработанность отдельных положений нового законодательства в области организации дорожного движения в Российской Федерации // Общество и право. 2018. № 4 (66). С. 105.

² Майоров В. И. Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 3. С. 41–43.

Иные принципы – приоритет развития транспорта общего пользования, создание условий для движения пешеходов и велосипедистов – также важны в условиях стремительно растущей автомобилизации. Развитие транспорта общего пользования, а также немоторизованных видов транспорта призвано снизить нагрузку на городскую транспортную систему. Как известно, общественный транспорт является наиболее эффективным способом удовлетворения транспортной потребности населения в городских условиях, обеспечивает экономию общественных затрат, включая текущие и единовременные.

Сравнение эффективности использования городской территории различными видами транспорта показывает, что личные автомобили, обладая наиболее низкой номинальной вместимостью и низким коэффициентом ее использования по сравнению с другими видами городского транспорта (микроавтобусом, автобусом, трамваем), имеют достаточно высокий габаритный коэффициент и в итоге в разы опережают другие виды транспорта по коэффициенту использования городской территории¹.

Для повышения эффективности использования личного автотранспорта органы власти смогут вводить специальные полосы (или зоны), куда будет запрещен проезд машинам, перевозящим только водителя. Речь идет о применяемых на Западе carpool-полосах, куда можно заезжать только с двумя-тремя людьми в салоне, – такие полосы мотивируют граждан на совместное использование одной машины.

В целях укрепления безопасности движение ТС должно быть разделено «на однородные группы в зависимости от категорий ТС, скорости и направления движения», также предполагается осуществить «распределение их по времени движения и территории в целях повышения пропускной способности дорог и предотвращения ДТП».

Кроме того, в Законе установлены правила обеспечения безопасности при проведении дорожных работ. В случае закрытия проезжей части более чем на 50% должен быть «обеспечен объезд данных участков дороги», при этом ограждения и перекрытия могут быть установлены дорожными рабочими не ранее чем за три дня до фактического начала работ. Также запрещено размещение на дорогах «технических средств организации дорожного движения», не предусмотренных проектной документацией, например знаков или светофоров.

¹ Кретов М. А. Регулирование автомобилизации и автомобилепользования как элемент стратегического управления городской транспортной системой // Экономика, управление, финансы: материалы IV Международной научной конференции. Пермь, 2015. С. 213.

С вступлением в силу Закона были внесены изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральные законы от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»¹, Градостроительный кодекс РФ² и др.

В частности, из текста Закона «О безопасности дорожного движения» было исключено определение понятия «организация дорожного движения». Так же пп. 4, 5 ст. 22 Закона «О безопасности дорожного движения» объединены и перенесены в п. 4 ст. 9 Закона «Об организации дорожного движения». Согласно данному пункту «единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации». Следует отметить, что понятие «единый порядок дорожного движения» одновременно закрепляется и в ПДД, однако ни тот, ни другой нормативный акт не раскрывают содержание данного понятия, несмотря на то, что в ст. 5 Закона «Об организации дорожного движения» «установление единого порядка дорожного движения на территории Российской Федерации» отнесено к полномочиям органов государственной власти.

Также из текста Закона «О безопасности дорожного движения» исключены понятия «порядок» и «правила дорожного движения». Осталась только формулировка «деятельность по ОДД», которая «на территории Российской Федерации должна осуществляться в соответствии с Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³.

До принятия Закона «Об организации дорожного движения» такие вопросы, как установка знаков, нанесение разметки, организация одностороннего движения, регулировались только Законом «О безопасности дорожного движения» и Градостроительным кодексом РФ, частично – ПДД и ГОСТами. Однако нормативные акты и документы не содержали прямых указаний на то, кто и как должен управлять этим процессом. Более того, последняя редакция Градо-

¹ Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ (в ред. от 20 июля 2020 г.) // Российская газета. 2020. 16 июля.

² Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (в ред. от 31 июля 2020 г., с изм. от 28 августа 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 29. Ст. 4504.

³ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 30 июля 2019 г.) // Российская газета. 2018. 29 дек.

строительного кодекса вообще не учитывала дороги и подъездные пути к домам и строениям, а также стоянки, парковки, размещение автомобилей на придомовых территориях. Только после принятия Закона «Об организации дорожного движения» в указанный Кодекс вносятся необходимые поправки. В частности, прописываются четкие требования к тому, каким образом необходимо организовывать дорожное движение и к чьей компетенции это относится.

Также к положительным моментам следует отнести то, что все вопросы по разработке и реализации государственной политики в области ОДД и соответствующие полномочия переданы федеральным органам власти. К их прерогативам отнесены и организация движения на федеральных автотрассах, мониторинг автомобильного трафика, создание нормативных актов и методик расчета стоимости. Централизация полномочий будет способствовать повышению эффективности деятельности по ОДД.

Тем не менее, считаем, что, несмотря на большое количество доработок, текст Закона не лишен недочетов и спорных моментов:

- в нем следовало бы раскрыть содержание понятия «единый порядок дорожного движения», поскольку «установление единого порядка дорожного движения на территории Российской Федерации» в ст. 5 отнесено к полномочиям органов государственной власти;

- в Законе нет ни слова о личном автотранспорте, отсутствует понятие «парковочная деятельность», а определения понятий «парковка общего пользования» и «платная парковка» изложены недостаточно четко;

- не полностью проработан вопрос о льготах для транспорта инвалидов и иных категорий на платных парковках; возложение контроля за соблюдением правил пользования парковками на владельцев парковок также носит спорный характер;

- неоднозначной является норма об организации парковок около жилых домов;

- следует найти и закрепить в конкретных правовых нормах баланс интересов между принципом приоритета БДД по отношению к потерям времени (задержкам), с одной стороны, и обеспечением эффективности ОДД, осуществляемой в целях снижения потерь времени (задержки) в передвижении транспортных средств и (или) пешеходов, – с другой;

- полагаем необходимость закрепления более подробного механизма осуществления государственного контроля в области ОДД – как федерального, так и регионального. Примечательно, что в Концепции проекта Закона «Об организации дорожного движения» вопросам осуществления такого контроля была посвящена

гл. 10, в которую предлагалось включить: задачи государственного контроля; органы, его осуществляющие; государственный учет основных показателей в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования; аудит организации дорожного движения. В принятом Законе государственному контролю в области ОДД также посвящена отдельная глава (гл. 5), однако указанные вопросы в ней недостаточно раскрыты;

– необходимо конкретизировать, какие меры следует принимать по обеспечению экологической БДД, которая является одним из принципов ОДД¹.

Таким образом, несмотря на большой вклад, который внес Закон «Об организации дорожного движения» в деятельность как по ОДД, так и по обеспечению БДД, его нормы требуют, на наш взгляд, соответствующей доработки.

Далее отметим, что поведение участников дорожного движения на проезжей части УДС регламентируется также ПДД РФ. Главной их задачей является обеспечение безопасности участников движения путем предписания строгой очередности их действий с помощью технических средств организации дорожного движения (ТСОДД): дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств².

Оправданную критику большого числа участников дорожного движения, а также исследователей вызывают отсутствие четкости в формулировке ключевых терминов ПДД и нормы КоАП РФ³, связанные с административной ответственностью за их нарушения. Многие исследователи указывают на скорее фискальный характер принятых норм, направленных на усиление административной ответственности, в ущерб ее превентивной составляющей. С данным обстоятельством связана негативная реакция общества на новации российского законодательства в сфере дорожного движения. При этом, по целому ряду причин, ужесточение санкций за нарушение ПДД не повлияло на количество ДТП. На этом основании некоторыми исследователями выдвигается тезис об отсутствии

¹ Майоров В. И., Денисенко В. В. Позитивная концептуальность и недоработанность отдельных положений нового законодательства в области организации дорожного движения в Российской Федерации // Общество и право. 2018. № 4 (66). С. 108–109.

² Зеликов В. А., Денисов Г. А., Стеганцева К. В., Ющенко А. В. Об организации дорожного движения на пешеходных переходах // Актуальные проблемы науки и образования на современном этапе: сборник научных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции. Воронеж, 2018. С. 115.

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 31 июля 2020 г., с изм. от 11 августа 2020 г.) // Российская газета. 2020. 6 авг.

влияния ужесточения наказаний на уровень БДД и правопорядка¹. В Уголовном кодексе РФ² преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта выделены в отдельную главу.

Тенденцией последних лет является принятие и обновление огромного числа нормативно-технических документов (стандартов, норм, правил, отраслевых дорожных методик), регламентирующих порядок организации и обеспечения БДД³.

Как показывает практика последних десятилетий, отечественная система обеспечения БДД не может гарантировать высокий уровень безопасности участников дорожного движения. Основные звенья этой системы характеризуются многочисленными недостатками, которые носят комплексный, взаимообусловленный характер. Поэтому стремительный прогресс в деле профилактики аварийности невозможен без реформирования отраслевого законодательства, построения стройной административной вертикали, внедрения жестких нормативов безопасности, модернизации инфраструктур УДС, повышения требований к техническому состоянию транспортных средств, усиления контроля за соблюдением законности, прикладного направления подготовки водителей, развития медицинского обеспечения БДД, пересмотра национальных стандартов

¹ Молчанов П. В. Административная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: направления и тенденции (по результатам социологических исследований) // Аналитический портал «Отрасли права». URL: <http://xn----7sbbaj7auwnffhk.xn--p1ai/article/23569> (дата обращения: 18.12.2018).

² Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63 ФЗ (в ред. от 31 июля 2020 г.) // Российская газета. 2020. 6 авг.

³ См., напр.: ГОСТ Р 58137-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Руководство по оценке риска в течение жизненного цикла» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 10.05.2018 № 240-ст) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; ГОСТ 32846-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; ГОСТ 32825-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; ГОСТ 32755-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению приемки в эксплуатацию выполненных работ [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; ОДМ 218.4.039-2018. Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; ОДМ 218.4.005-2010. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»; и многие другие.

образования, увеличения масштабов информационно-пропагандистской работы с населением¹.

На основании изложенного необходимо отметить, что существующая в нашей стране система нормативно-правового регулирования БДД характеризуется рядом негативных моментов: обилием источников; неточностью; большим количеством форм (ведомственных «процессуальных» документов), основной объем регулирования осуществляется ведомственными актами. Положительным моментом является принятие Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который не лишен недостатков, в то же время, содержит, в частности, четкие требования к тому, каким образом необходимо организовывать дорожное движение и к чьей компетенции это относится.

§ 2. Дорожный надзор Госавтоинспекции МВД России как правовая форма организации и обеспечения безопасности дорожного движения

Государственная власть не реализуется сама по себе. Она всегда воплощается в различного рода конкретных действиях, отражающих ее содержание и специфику осуществляющих ее государственных органов. В наибольшем объеме данное условие применимо к деятельности органов исполнительной власти, т. к. именно они реализуют ее повседневно и в многообразных формах². Что в полной мере относится и к федеральному государственному надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В государственном управлении формы управленческой деятельности представляют собой наиболее важные элементы, так как посредством их компетенция государственных органов обретает определенный предмет реализации.

Формы управленческой деятельности представляют собой внешние, постоянно и типизированно фиксируемые выражения

¹ *Пикина Е. А.* Государственная управленческая деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения и роль ГИБДД МВД России в ее совершенствовании // Актуальные проблемы административной деятельности органов внутренних дел (посвящается 25-летнему юбилею кафедры административной деятельности органов внутренних дел): материалы межвузовской научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2018. С. 149.

² *Мелёхин А. В.* Административное право Российской Федерации: курс лекций. Москва, 2009. 562 с.

(проявления) практической активности государственных органов по формированию и реализации управленческих целей и функций и обеспечению их собственной жизнедеятельности. По формам мы можем судить о том, что и как делается в государственных органах по осуществлению их компетенции¹.

Профессор Ю. М. Козлов под формой управленческой деятельности понимает внешне выраженное действие исполнительного органа (должностного лица), осуществляемое в рамках его компетенции и вызывающее определенные юридические последствия².

В научной литературе существует вариативное разнообразие в отношении дифференциации форм государственно-управленческой деятельности. Вместе с тем, несмотря на множественные классификации, ученые в основном едины в отношении выделения правовых (правотворчество, применение норм права) и организационных (неправовых) форм государственного управления (осуществление организационных действий, организаторская работа, осуществление материально-технических операций).

Не вдаваясь в детали неправовых форм государственного управления, акцентируем внимание на такой административно-правовой форме реализации государственного управления, как федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляемый подразделениями Госавтоинспекции (дорожной надзор).

Изучение особенностей правового регулирования в области БДД и деятельности уполномоченных на то органов государственной власти и управления, анализ проблем, возникающих в правоприменении норм действующего законодательства в данной области, дает нам наиболее полное представление о государственном надзоре в области БДД³, который обладает рядом признаков:

1. Надзорная функция обусловлена объективно необходимыми, социально важными целями, такими как сохранение здоровья и жизни всех участников дорожного движения, снижением количества ДТП. Эти цели могут быть достигнуты через соблюдение нормативных правовых актов Российской Федерации и ее субъектов, стандартов, правил и технических норм, относящейся к обеспечению БДД.

¹ Атаманчук Г. В. Теория государственного управления: курс лекций. Москва, 1997. 400 с.

² Козлов Ю. М. Административное право: учебник. Москва: Юрист, 1999. 320 с.

³ Тишков С. А., Колосов А. В. Некоторые вопросы совершенствования надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник статей. Москва, 2017. С. 380.

2. Функция надзора является законодательно закрепленным направлением деятельности государства.

3. Содержанием функции надзора является фактическая деятельность государственных органов по установлению и сдерживанию негативных социальных последствий. Уполномоченные органы и лица, используя организационно-правовые способы и средства, в рамках компетенции выясняют, соответствует ли деятельность тех или иных объектов нормативным предписаниям, и если нет, то непосредственно принимают меры по привлечению к ответственности нарушителей.

4. Надзорная деятельность носит социально-развивающий характер. Государственный надзор в области обеспечения БДД обеспечивает тем самым соблюдение норм российского законодательства в области БДД.

5. Надзорная функция предметно обособлена и осуществляется в рамках определенного политического и правового процесса¹.

Изложенное позволяет сформулировать следующее определение: государственный надзор в сфере обеспечения БДД является специальной деятельностью, производимой уполномоченными на то законом органами государственной власти, направленной на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований, установленных нормативно-правовыми актами, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими работы и услуги по эксплуатации автомобильных дорог, транспортных средств, по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств и гражданами – участниками дорожного движения.

Данный надзор осуществляется путем организации и проведения проверок перечисленных лиц, принятием установленных законодательством мер для пресечения и устранения последствий обнаруженных нарушений, а также в ходе систематического наблюдения за исполнением установленных обязательных требований, аналитической работы с последующим прогнозированием состояния исполнения таких требований в ходе осуществления перечисленными субъектами своей деятельности².

¹ Шаблинский П. П. О Федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения // Научный диалог: Молодой ученый: сборник научных трудов по материалам XV Международной научной конференции. Самара: Международная Объединенная Академия Наук, 2018. С. 20.

² Антонова Л. Б. Современные проблемы административно-правового регулирования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. 2018. № 4–3 (4). С. 8.

8 января 2018 г. распоряжением Правительства Российской Федерации № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. (далее – Стратегия)¹, вызвавшая широкое обсуждение в обществе, средствах массовой информации и получившая неоднозначную оценку, как в обыденном понимании, так и в экспертном сообществе. Наибольшее количество негативных комментариев вызывают некоторые целевые показатели, определенные Стратегией (снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее, ДТП) до 4 человек на 100 тыс. населения в 2024 г. и «нулевая» смертность в ДТП к 2030 г.) ввиду их явной невыполнимости. Кроме того, вызывают критику и предлагаемые меры, направленные на дальнейшее ужесточение требований к водителям².

Данная Стратегия принята в период исполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»³, при этом цели и задачи федеральной программы и Стратегии в целом совпадают, но установленные программой цели досрочно не достигнуты. Вызывает вопросы вывод, сформулированный на основе анализа, приведенного в части III Стратегии, о наибольшей опасности со стороны водителей, имеющих стаж управления автомобилем менее 2-х лет, сделанный на том основании, что ими совершается каждое тринадцатое ДТП (менее 10 % от общего количества). Кроме того, констатация факта роста количества ДТП в 2011–2012 гг. не оценивается с точки зрения полной корреляции с переходными процессами, вызванными проводившейся в этот период реформой МВД России⁴. Данный документ имеет и другие недостатки, но нас больше интересует то, что основ-

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

² Лушников Н. А., Бешенцев В. С., Грешиников А. И. Пути повышения безопасности движения на автомобильных дорогах // Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки: материалы Всероссийской конференции с международным участием. Москва, 2017. С. 41.

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 (в ред. от 16 мая 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 21. Ст. 3283.

⁴ Лукичев Ю. В. О некоторых вопросах административного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам ежегодной Всероссийской научно-практической конференции / под общей редакцией Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. Санкт-Петербург, 2018. С. 575.

ным субъектом по реализации государственной политики по обеспечению БДД в нем названо МВД России¹.

При этом непосредственное осуществление задач по обеспечению БДД возлагается на подразделения ГИБДД МВД России², основной задачей которых является «...обеспечение соблюдения 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»³.

В нашей стране нередки случаи резкого изменения погодных условий, которые провоцируют изменение состояния улично-дорожной сети, что напрямую влияет на манеру вождения. Данные обстоятельства увеличивают вероятность происшествия ДТП и придают особую значимость состоянию УДС.

В таких условиях очень важны как правильное, технически верное строительство автомобильных и железных дорог, переездов и иных сооружений, так и их своевременный ремонт и поддержание в нормальном техническом состоянии. Следовательно, деятельность Госавтоинспекции по надзору за строительством, ремонтом и содержанием дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов имеет особую значимость⁴.

¹ Вицке Р. Э. Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России на современном этапе // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам ежегодной Всероссийской научно-практической конференции / под общей редакцией Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. Санкт-Петербург, 2018. С. 568.

² Гамаюнов А. И., Щербаков И. С. Об основных направлениях деятельности ГИБДД // Актуальные вопросы транспортной безопасности: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 2017. С. 143–144.

³ 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 [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (в ред. от 21 декабря 2017 г.). URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23.01.2018).

⁴ Кочеткова Н. Д. К вопросу об административно-правовом статусе органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения в Российской Федерации // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / под редакцией Ю. Н. Калужного. Орел, 2018. С. 87; Добряков С. А. О мерах по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный пери-

Исполнение государственной функции по дорожному надзору включает в себя следующие административные процедуры, то есть не что иное, как административно-правовые формы деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения:

- организация и проведение плановых и внеплановых проверок;
- систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований безопасности, анализ и прогнозирование состояния исполнения обязательных требований безопасности при осуществлении юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами своей деятельности;
- надзор за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме;
- выезд на место дорожно-транспортного происшествия;
- применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях»¹.

Вместе с тем, надзор за дорожным движением и выезд на место дорожно-транспортного происшествия, несмотря на то, что представляют собой разновидность функциональной компетенции подразделений Госавтоинспекции, тем не менее, относятся в целом к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и опосредованно к сфере организации дорожного движения.

По результатам исполнения государственной функции могут приниматься следующие решения:

- о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- о возбуждении дела об административном правонарушении;
- о выдаче требования о прекращении противоправных действий;

од планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017. С. 32; Кондрина С. С. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных отношений // Научная дискуссия: вопросы экономики и управления: сборник материалов CV Международной научно-практической конференции. Москва, 2018. С. 90.

¹ 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 МВД России от 30 марта 2015 г. № 380 (в ред. от 30 декабря 2016 г.). URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.01.2017).

- о выдаче обязательного для исполнения предписания об устранении нарушений обязательных требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог;
- о внесении руководителям и должностным лицам организаций обязательных для исполнения представлений об устранении причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений;
- о внесении в соответствии с Федеральным законом «О полиции» руководителям и должностным лицам организаций обязательных для исполнения представлений об устранении причин и условий, способствующих реализации угроз безопасности граждан и общественной безопасности;
- о вручении (направлении) акта проверки руководителю юридического лица, иному должностному лицу или уполномоченному представителю организации или индивидуальному предпринимателю (уполномоченному представителю предпринимателя);
- о направлении информации в органы прокуратуры – о систематических нарушениях объектами надзора обязательных требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог¹.

В случае выявления фактов повреждения дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений или технических средств ОДД, а также умышленного создания помех для дорожного движения, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия, составляется протокол об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.33 (повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений), ст. 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений)².

¹ 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 [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 30 марта 2015 г. № 380 (в ред. от 30 декабря 2016 г.). URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.01.2017).

² Рыдченко К. Д. Некоторые проблемы нормативного регулирования и правоприменения в сфере надзора полиции за дорожным движением // Актуальные проблемы административной деятельности полиции: материалы II Всероссийской научно-практической конференции. Краснодар, 2017. С. 84.

Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17.03.2015¹, предусматривают полный объем сведений, содержащихся в ПОДД. Разработанный ПОДД проходит обязательное согласование с Госавтоинспекцией, которое закрепляется путем проставления надписи «Согласовано» на титульном листе проекта ПОДД, одна его копия также передается в подразделение Госавтоинспекции.

Разработка ПОДД дополняет стадию рабочего проектирования дорог, при этом степень детализации ПОДД зависит от того, предусмотрено ли последующее изготовление отдельного проекта организации дорожного движения на отдельных участках улично-дорожной сети (это может быть связано с повышенными требованиями к безопасности участка в связи с особенностями его рельефа, окружающей местности, освещения и т. д.).

Для осуществления данной деятельности сотрудники Госавтоинспекции имеют право:

- запрашивать и получать от собственников дорог, органов государственной власти и местного самоуправления сведения о соблюдении требований к безопасности дорожного движения;
- в случае выявления нарушений при подготовке ПОДД вносить обязательные для исполнения представления по устранению выявленных нарушений;
- давать обязательные предписания при условии выявления уже допущенных нарушений законодательства;
- по письменному запросу истребовать документацию для проведения экспертизы, в том числе техническую и технологическую документацию.

При рассмотрении ПОДД сотрудникам Госавтоинспекции следует оценивать:

- проектное решение улично-дорожной сети (число проезжих частей, полос движения, их ширину, а также ширину тротуаров);
- предусмотрены ли места для организации парковок, требуется ли парковка на данной местности (при этом необходимо особенно обратить внимание на достопримечательности и наиболее посещаемые общественные места, в том числе учреждения здравоохранения и образования);
- организацию движения общественного транспорта, проектное решение остановок и возможности максимального обеспечения

¹ *Галишин Л. Х.* Актуальные вопросы деятельности ДПС ГИБДД МВД России по выявлению и фиксации нарушений в содержании улично-дорожной сети // Вестник НЦБЖД. 2017. № 1 (31). С. 10.

безопасности в данной зоне (угол обзора, удаленность от перекрестков и поворотов и т. д.);

- организацию транспортного обслуживания жилых кварталов (направление движения, расположение маршрутов, доступность остановок для жителей, их безопасность);

- пешеходная сеть (ее расположение, соответствие тротуаров требованиям безопасности и доступности, использование традиционно сложившихся тропинок, соответствие расположения пешеходных маршрутов местам общественного пользования)¹.

При согласовании ПОДД также исследуется и оценивается проектное решение в части установки дорожных знаков, разметки, светофоров и иных требований обеспечения безопасности дорожного движения. Здесь обращается особое внимание на соответствие проектного решения ГОСТам и СНИПам, а также удобству движения как автомобильного транспорта, так и пешеходов.

Одной из административно-правовых форм деятельности Госавтоинспекции по надзору за строительством и реконструкцией УДС, наравне с проведением плановых и внеплановых проверок, является и принятие участия представителями Госавтоинспекции в рабочей комиссии и комиссии по приемке выполненных работ по строительству (реконструкции) участков автомобильных дорог (улиц), железнодорожных переездов, дорожных сооружений, линий городского электрического транспорта.

Инспектор по дорожному надзору при участии в работе комиссии проверяет соответствие объектов, строительство которых завершено, проектной документации на предмет безопасности дорожного движения, готовность объекта к эксплуатации, полное выполнение всех мероприятий по безопасности дорожного движения и его участников при строительстве объекта.

При обнаружении отступлений от проектного решения и (или) невыполнения части строительных работ, которые напрямую влияют на уровень безопасности участников дорожного движения, составляется дефектная ведомость, которая является неотъемлемой частью акта приемки-сдачи объекта. Дополнительно в акте приемки-сдачи указываются сроки устранения всех выявленных недостатков.

Только после устранения всех отмеченных недостатков повторно производится комиссионное принятие объекта.

¹ Сальников С. П. Основные направления государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник статей. Москва, 2017. С. 321.

Сотрудник Госавтоинспекции, член комиссии, не подписывает акт ввода в эксплуатацию, если выявлены нарушения, прямо влияющие на безопасность дорожного движения. В этом случае к акту приемки должно быть приложено особое мнение члена комиссии – сотрудника Госавтоинспекции¹.

Стоит обратить особое внимание на организацию работы комиссий по приемке объектов в эксплуатацию – очень часто комиссия, в том числе и представитель Госавтоинспекции, приглашается в тот период времени, когда климатические условия не позволяют в полном объеме провести оценку безопасности движения на дорогах и иных объектах, их соответствие проекту. Например, приемка работ может производиться зимой, когда снежные валы не позволяют проверить надлежащее состояние обочин дорог.

В рамках этой же функции Госавтоинспекции отдельно хочется отметить и принятие представителем инспекции участия в проектировании и строительстве объектов дорожного сервиса.

Так, в случаях примыкания двух автомобильных дорог все подъезды и съезды каждой из них должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами и обустроены элементами обустройства автомобильной дороги согласно действующим нормативам для обеспечения безопасности участников дорожного движения.

Данные функции осуществляются в форме внеплановых проверок, поскольку невозможно в срок, предусмотренный Федеральным законом от 26.12.2008 № 294-ФЗ², спрогнозировать возможность проведения работ на УДС. Объем и конкретные сроки выполнения работ на УДС определяются собственниками автомобильных дорог, органами местного самоуправления и государственной власти после начала очередного финансового года и доведения лимитов бюджетного финансирования.

Контроль за ремонтом автомобильных дорог и улиц также может осуществляться и при согласовании ПОДД, изменений в этих проектах, в том числе и с применением выездной формы надзора – выезд на место позволяет оценить проектное решение на соответствие реальным условиям конкретного участка УДС.

¹ Кондратьев В. Д. Методология повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и роль управления на современном этапе // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017. С. 33.

² О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля: федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ (ред. от 27 декабря 2018 г.) // СЗ РФ. 2018. № 53 (ч. 1). Ст. 8437.

Специфика осуществления дорожно-строительных работ по ремонту, реконструкции дороги заключается в том, что такие работы проводятся, как правило, без ограничения движения транспорта, но с изменением движения транспортных, пешеходных, велосипедных потоков и с применением определенных схем ОДД и ограждения мест производства дорожных работ.

Особенность расследования ДТП, произошедших на ремонтируемых (реконструируемых) участках автодорог и установления причин их возникновения, заключается в том, что действующим законодательством на должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, возлагается обязанность по обеспечению безопасности на таких участках.

В соответствии с п. 13 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения¹ (далее – Основные положения) должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации.

В соответствии с п. 14 указанных Основных положений должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать БДД в местах и проведения. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и т. п., которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями.

В соответствии с принятыми Инструкцией и методическими рекомендациями², в зависимости от протяженности участка дороги, на котором предполагается осуществление дорожно-строительных

¹ О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 26 марта 2020 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 2020. № 14 (ч. 1). Ст. 2098.

² ОДМ 218.6.019-2016. Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ. Издан на основании распоряжения Росавтодора от 02.03.2016 № 303-р) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

работ, длительности выполняемых работ, характеристик обзорности и видимости с места водителя с учетом объектов, их ограничивающих, а также иных факторов, должны осуществляться соответствующие мероприятия, направленные на обеспечение БДД с применением разнообразного сочетания технических средств ОДД.

Разработанная схема организации движения и ограждения места производства дорожных работ согласовывается и утверждается владельцем автомобильной дороги. Владельцами автомобильных дорог осуществляется контроль соответствия организации движения и ограждения мест производства дорожных работ по утвержденной схеме.

Уведомление о месте и сроках проведения работ, а также утвержденная схема организации движения передаются организацией-исполнителем в подразделения Госавтоинспекции на региональном или районном уровне, осуществляющие федеральный государственный надзор в области БДД на данном участке дороги, не менее чем за одни сутки¹.

В ситуации, когда дорожные работы проводятся в режиме чрезвычайной ситуации и при этом понижается уровень безопасности участников дорожного движения, Госавтоинспекция должна быть незамедлительно уведомлена.

Для службы Госавтоинспекции постоянный текущий контроль за состоянием УДС – основной функционал сотрудников. Данный контроль может быть реализован в нескольких формах: по сроку проведения выделяют плановый, внеплановый контроль, по форме проведения – комплексная, специальная, контрольная, повседневная проверка.

Комплексная проверка обычно проводится 1 раз в год – в период с 1 апреля по 1 июня каждого года и включается в план проведения проверок на текущий год. Продолжительность проверки в этом случае не должна превышать 1 месяц, и проводится она только в составе комиссии.

Комиссия создается органами местного самоуправления и может включать, кроме представителя Госавтоинспекции, представителей дорожных организаций, работников железнодорожных служб, электроэнергетики.

¹ Семенченко П. И. Актуальные вопросы использования специальных знаний при установлении причины дорожно-транспортных происшествий, произошедших на участках дороги в местах выполнения дорожных работ // Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики: сборник научных трудов участников Международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2018. С. 238.

При проведении данных проверок представителями Госавтоинспекции не проводятся действия по обеспечению БДД; лица, ответственные за содержание УДС, к административной ответственности не привлекаются.

Специальные проверки преследуют цель определения готовности УДС к эксплуатации в осенне-зимний период, соответственно, и проводятся они в период с 01.09 по 15.10. В ходе проведения этой проверки инспектор дорожного надзора имеет право привлекать к административной ответственности за нарушение правил обеспечения БДД.

По результатам контрольной проверки должностным лицам, ответственным за соблюдение правил ремонта и содержания дорог, вносится предписание Госавтоинспекции с указанием конкретных нарушений и сроков их устранения. По истечении сроков исполнения предписаний Госавтоинспекции проводится еще раз контроль, и в случае установления неустранения недостатков возможно привлечение к административной ответственности¹.

Повседневный надзор осуществляется в целях принятия оперативных мер к устранению возникших в процессе эксплуатации дорог недостатков, которые составляют угрозу безопасности участников дорожного движения, и проводится он сотрудниками дорожной инспекции и инспекторами ДПС.

Материалы комплексных, специальных и контрольных проверок заносятся в контрольно-наблюдательное дело.

Таким образом, содержание дорожного надзора состоит в том, что Госавтоинспекция, как уполномоченный орган, используя предусмотренные нормативно-правовыми актами формы и способы контроля, устанавливает соблюдение или несоблюдение действующего законодательства в части обеспечения БДД и его участников, а при выявлении нарушений принимает меры по привлечению виновного лица к ответственности.

В связи с этим возникает необходимость развернутой регламентации контрольно-надзорных отношений в рамках Федерального закона «О безопасности дорожного движения». В ст. 14 данного закона считаем возможным закрепить основания и порядок установления временного ограничения, запрещения дорожного движения и изменения его организации по дорогам, улицам, на отдельных участках дорог и улиц, а также на железнодорожных переездах.

¹ *Галишин Л. Х.* Актуальные вопросы деятельности ДПС ГИБДД МВД России по выявлению и фиксации нарушений в содержании улично-дорожной сети // Вестник НЦБЖД. 2017. № 1 (31). С. 12.

В целях нормативного определения порядка применения указанных видов мер – дополнить п. 12 Положения о Госавтоинспекции МВД РФ от 15.06.1998 № 711 подпунктом «э» следующего содержания: «Направлять в компетентные органы исполнительной власти и органы местного самоуправления письменную информацию о выявленных нарушениях правил, нормативов и стандартов (технических регламентов) при содержании дорог, улиц, дорожных сооружений, иных объектов дорожной инфраструктуры в части обеспечения безопасности дорожного движения, которая подлежит обязательному рассмотрению данными органами в течение месяца со дня поступления с письменным уведомлением в пределах этого срока соответствующего органа Госавтоинспекции о мерах, принятых по результатам ее рассмотрения. Указанная письменная информация направляется главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения соответствующего уровня». Считаем, что реализация в законодательстве указанных мер будет способствовать более эффективному выполнению Государственной инспекцией по безопасности дорожного движения возложенных на нее задач.

Следует также отметить, что такие факторы, как: увеличение количества транспортных средств, незнание гражданами ПДД, а также недостатки в транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог при их содержании, ремонте и реконструкции влияют на основные задачи деятельности сотрудников Госавтоинспекции, а именно: обеспечение БДД, сохранение жизней и здоровья участников дорожного движения, соблюдения ими ПДД.

В результате анализа деятельности Госавтоинспекции по недопущению нарушений в транспортно-эксплуатационном состоянии УДС было установлено, что за 2019 г. по ст. 12.34 и ч.1 ст. 12.34 КоАП РФ «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений» было возбуждено 12 844 уголовных дел, что на 65,9 % больше по сравнению с предыдущим годом, в отношении юридических лиц, 3 017 (23,5 % от общего количества) из которых были возбуждены после ДТП. В отношении должностных лиц было составлено 43 543 административных материала, 7 259 (16,7 % от общего количества) из которых были возбуждены после ДТП¹.

¹ Госавтоинспекция МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.09.2020).

Анализ административных материалов в отношении юридических и должностных лиц по ч. 1 и ч. 2 ст. 12.34 «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений» показывает наличие нескольких факторов, в части касающихся прекращения административных материалов, являющихся предпосылками к негативно сложившейся ситуации:

- переквалификация административного материала, возбужденного в отношении юридического лица, как следствие неверного выбора субъекта правонарушения, а также несовершенств в административном законодательстве Российской Федерации, в случаях, когда юридическое лицо может перенести вину на должностное, проявившее халатность в своих деяниях, хотя в соответствии с п. 2 ст. 12 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

Так, на 539–543 км на а/д М-4 «Дон», в нарушение п. 13 Основных положений ПДД РФ, ЗАО «N», являясь юридическим лицом, ответственным за содержание в исправном состоянии искусственного освещения автодороги, не обеспечило безопасность дорожного движения, согласно требований п. 4.6.5 ГОСТ Р 50597-93, что привело к совершению ДТП, в котором один человек погиб. Действия ЗАО «N» квалифицированы государственным инспектором дорожного надзора по ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ. В судебном заседании представитель ЗАО «N» ходатайствовал о не привлечении юридического лица к административной ответственности, ссылаясь на то, что ответственность за исполнение договоров по содержанию линий наружного освещения на 539-543 км а/д М-4 «Дон» в исправном состоянии закреплена за заместителем директора департамента эксплуатации электрических сетей ЗАО «N», который, в связи с халатным отношением к своим должностным обязанностям, повлекшим факт совершения административного проступка по ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ, был привлечен к дисциплинарной ответственности. При таких обстоятельствах государственный инспектор полагал бы возможным при вынесении постановления по делу об административном правонарушении привлечь к административной ответственности указанное должностное лицо.

По итогам рассмотрения данного дела мировой судья пришел к выводу о виновности ЗАО «N» в совершении правонарушения,

предусмотренного ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ, с последующим наложением административного штрафа в размере 200 000 руб.¹

Зачастую юридические лица находят несовершенства в законодательстве, что позволяет им избежать административной ответственности, особенно после поправок в ст. 12.34 КоАП РФ от 07.03.2017, ужесточающих ответственность за нарушение мер безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте и содержании дорог и дорожных сооружений;

– недостаточная квалификация инспекторов дорожного надзора ГИБДД ОМВД области и, как следствие, низкое качество проведения административных расследований. Встречаются случаи неправильного заполнения протоколов, с допущением грамматических и орфографических ошибок в написании паспортных данных наказуемого, поскольку, согласно ст. 29.10 КоАП РФ, установление данных лица, привлекаемого к административной ответственности, является обязательным требованием КоАП РФ и входит в определение состава административного правонарушения, из-за чего опытный адвокат может повернуть ход судебного процесса в свою пользу. Также имеют место и логические ошибки, допущенные при указании неверных для конкретных ситуаций требований государственных стандартов и нормативно-правовых актов;

– затягивание сроков рассмотрения административных материалов со стороны органов судебной власти.

Так, в ходе анализа постановления мирового судьи судебного участка № 1 г. Брянска по делу об административном правонарушении от 26.07.2017 было установлено, что делопроизводство по составленному и отправленному на рассмотрение 18.04.2017 материалу началось только 13.07.2017. Согласно ч.1 ст. 4.5. «Давность привлечения к административной ответственности» постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено по истечении двух месяцев (по делу об административном правонарушении, рассматриваемому судьей, – по истечении трех месяцев) со дня совершения административного правонарушения. То есть рассмотрение началось за 5 дней до окончания срока, а заседание по делу было осуществлено 18.07.2017 (в последний день, согласно законодательству РФ), в ходе которого представитель балансодержателя заявлял о некорректно составленном акте выявленных недостатков УДС,

¹ Голомазов А. Е., Фардетдинова Л. А. Анализ административной практики и статистики дорожного надзора ГИБДД МВД России // Верховенство права и правовое государство: сборник статей Международной научно-практической конференции. Уфа, 2018. С. 29–30.

и из-за нехватки времени у инспектора не было возможности подтвердить документально свои правомерные действия. Данное дело было прекращено в связи с истечением срока давности привлечения к административной ответственности¹.

В рамках проводимой в настоящее время федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», проводится огромное количество дорожно-ремонтных работ, которые, безусловно, сократят размер социально-экономического ущерба от ДТП в последующие годы. Но на данный момент, как показывает административная практика, организация БДД в местах проведения дорожных работ по-прежнему имеет невысокий уровень.

Для своевременного реагирования сотрудников Госавтоинспекции на возникающие угрозы БДД рекомендуется проводить методические занятия с инспекторами ДПС, которые обязаны осуществлять контроль за эксплуатационным состоянием и обустройством УДС и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принимать неотложные меры к устранению причин, создающих угрозу БДД².

Уделять особое внимание при проведении инструктажей нарядов ДПС, заступающих для несения службы на маршруты патрулирования, в вопросах, касающихся организации и выполнения ими повседневного надзора за эксплуатационным состоянием дорог и элементов их обустройства³.

На основе анализа некачественно составленных административных материалов и актов о выявленных недостатках в эксплуата-

¹ Голомазов А. Е., Фардетдинова Л. А. Анализ административной практики и статистики дорожного надзора ГИБДД МВД России // Верховенство права и правовое государство: сборник статей Международной научно-практической конференции. Уфа, 2018. С. 30.

² Янгиров А. И., Панферкина И. С. О некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Развитие современной науки: теоретические и прикладные аспекты: сборник статей студентов, магистрантов, аспирантов, молодых ученых и преподавателей / под общей редакцией Т. М. Сигитова. Пермь, 2017. С. 86.

³ Филь М. Ю. Совершенствование административно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения как одно из приоритетных направлений деятельности Российского государства: сборник статей по материалам ежегодной Всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения), посвященной 70-летию доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Ю. Е. Аврутина: в 3-х ч. / под редакцией Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. Санкт-Петербург, 2017. С. 240.

ционном состоянии автомобильной дороги разрабатывать методические рекомендации, которые помогут инспекторам в недопущении подобных ошибок.

Таким образом, качественная ОДД, образцовое содержание УДС являются одними из основных показателей, влияющих на БДД, которая, в свою очередь, в современном мире с развитой транспортной инфраструктурой обуславливает социальную защищенность жизней и здоровье общества, поэтому деятельность Госавтоинспекции по дорожному надзору (надзору за строительством, ремонтом и содержанием дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов) имеет особую значимость. Данный вид федерального государственного надзора осуществляется посредством: проведения проверок лиц, деятельность которых является предметом надзора; принятия мер к выявлению, пресечению, прекращению нарушений законодательства, а также устранению или снижению тяжести последствий таких нарушений; ведения системного контроля и наблюдения исполнения обязательных требований при осуществлении поднадзорными лицами своей деятельности, а также анализа правоприменительной практики. В целом решение проблем обеспечения БДД во многом зависит от повышения эффективности деятельности Госавтоинспекции МВД России, совершенствования правового регулирования организационного построения, правоприменительной и тактической деятельности этой службы, ее надлежащего кадрового обеспечения.

На основании изложенного представляется возможным прийти к следующим выводам:

1. В настоящее время в нашей стране принято и действует большое количество нормативно-правовых актов в сфере БДД, но, на наш взгляд, все еще имеется значительное количество существенных пробелов, устранение которых может значительно улучшить складывающуюся в сфере дорожного движения обстановку.

2. Федеральный государственный надзор в области обеспечения БДД является специальной деятельностью, производимой уполномоченными на то законом органами государственной власти, направленной на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований, установленных нормативно-правовыми актами, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими работы и услуги по эксплуатации автомобильных дорог, транспортных средств, по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств и гражданами – участниками дорожного движения. Содержание дорожного надзора (надзора за строительством, ремонтом и содержанием дорог, дорожных соору-

жений и железнодорожных переездов) состоит в том, что Госавтоинспекция, как уполномоченный орган, используя предусмотренные нормативно-правовыми актами формы и способы контроля, устанавливает соблюдение или несоблюдение действующего законодательства в части обеспечения БДД и его участников, а при выявлении нарушений принимает меры по привлечению виновного лица к ответственности.

3. Федеральный государственный надзор в области обеспечения БДД представляет собой укрупненную административно-правовую форму реализации государственно-властных полномочий Госавтоинспекции, осуществляемый в рамках ее компетенции и вызывающий определенные юридические последствия.

4. Проведенный анализ компетенции подразделений Госавтоинспекции позволил выделить следующие основные административно-правовые формы деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения:

- организация и проведение плановых и внеплановых проверок;
- систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований безопасности, анализ и прогнозирование состояния исполнения обязательных требований безопасности при осуществлении юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами своей деятельности;
- надзор за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме;
- выезд на место дорожно-транспортного происшествия;
- применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях.

ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ В СТРУКТУРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Основные направления организации движения и обеспечения его безопасности. Обеспечение безопасности пешеходов

Во второй половине XX в. исследователи такой сферы социальных отношений, как организация дорожного движения и обеспечение его безопасности, приходят к пониманию того факта, что проблемы безопасности дорожного движения имеют межотраслевой характер, а их эффективное решение возможно только путем проведения комплексных исследований. Научными разработками правового характера охватываются различные по своей тематике теоретико-правовые, историко-правовые, административно-правовые, уголовно-правовые, криминологические и иные аспекты данной проблемы. Выводы и утверждения строятся не только на основании источников юридического характера, но и на базе технических данных о конструктивных особенностях автомобилей, свойств дорожного полотна; анализе международного опыта правового регулирования в данной сфере; материалах отечественной и зарубежной статистики; исследований в области психологии¹.

Однако в юридической науке до сих пор нет единого подхода по поводу содержания основных понятий и определения сферы регулируемых общественных отношений в целом, что существенно затрудняет их правовую регламентацию.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дорожное движение – это «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств (далее – ТС) или без таковых в пределах дорог»².

В Федеральном законе от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской

¹ Дандарова Т. К. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в РФ: материалы XI Всероссийской молодежной научно-практической конференции / под редакцией И. А. Шаралдаевой. Улан-Уде, 2017. С. 7–8.

² О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 30 июля 2019 г.) // Российская газета. 2018. 29 дек.

Федерации»¹, вступившем в силу 30.12.2018, организация дорожного движения (ОДД) определяется как деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Данное определение понятия ОДД корреспондирует точкам зрения, имеющимся в отечественной литературе. Так, по мнению ряда авторов, меры по ОДД преследуют две основные цели: повышение безопасности движения и повышение пропускной способности дорог². В. М. Полукаров рассматривает ОДД как совокупность инженерно-технических мероприятий, направленных на обеспечение быстрого и безопасного передвижения транспортных средств и пешеходов в условиях существующей улично-дорожной сети³.

Как писал В. В. Лукьянов, основным противоречием, преодоление которого лежит на пути к обеспечению безопасности дорожного движения, является противоречие между скоростью и опасностью⁴. Е. И. Сараев считает, что то же самое следует сказать и о дороге с ее оборудованием: дорожные условия должны обеспечивать скоростное и одновременно безопасное движение⁵.

О противоречии «время – безопасность» неоднократно упоминал в своих работах и В. И. Майоров, справедливо отмечая, что возможности удовлетворения интереса к сбережению времени в процессе дорожного движения ограничиваются необходимостью сохранить жизнь и здоровье себе и другим людям, личную свободу, материальные ценности. В результате возникает конфликт интересов, благоприятное разрешение которого – суть стратегии поведения участников дорожного движения⁶.

¹ Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ (в ред. от 31 августа 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5023.

² Пугачев И. Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебное пособие для студентов высших учебных заведений / И. Н. Пугачев, А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. Москва, 2009. С. 46.

³ Полукаров В. М. Организация движения транспорта и пешеходов на городских пересечениях в одном уровне / В. М. Полукаров, А. А. Шалатов. Москва: Транспорт, 1972. С. 3.

⁴ Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения: учебное пособие. Москва: Транспорт, 1983. С. 12.

⁵ Сараев Е. И. Понятие и содержание организации дорожного движения (от технических аспектов к правовым) // Общество и право. 2013. № 3 (45). С. 56.

⁶ Майоров В. И. Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 3. С. 41.

Анализ приведенных позиций показывает, что при ОДД важнейшими показателями являются скорость и безопасность движения, которые должны соблюдаться одновременно. При условии невозможности быстрого и безопасного движения на первый план должна выходить его безопасность.

В Законе «Об организации дорожного движения» приоритет БДД по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов отнесен к одному из основных принципов ОДД. По нашему мнению, установление приоритета безопасности перед временными затратами как принципа имеет большое значение для всего процесса ОДД, ведь слово «принцип» по своему значению – это основное начало, на котором построено что-либо, значит, вся деятельность по ОДД должна быть направлена в первую очередь на обеспечение БДД и лишь затем – на снижение временных затрат в процессе дорожного движения¹.

Следует отметить, что интенсивный рост автомобильного парка в Российской Федерации наряду с продолжающейся концентрацией деловой активности вокруг городских агломераций выдвинул в число наиболее острых проблемы, связанные с резким повышением уровня загрузки автомобильных дорог транспортными потоками. При этом неконтролируемая автомобилизация населения и сопутствующей ей рост объемов движения оказывает негативное влияние на возможность формирования условий обеспечения требуемой жизнедеятельности городов, зачастую приводит к утере последними своих исторических, культурных и рекреационных функций, нарушает базовые принципы устойчивого развития городских поселений. Согласно имеющимся оценкам суммарные дополнительные издержки, связанные с перегрузкой автомобильных дорог, достигают в России 4–9 % ВВП в год.

По результатам проводимых исследований, в настоящее время в России более чем на 10–15 % протяженности уличной дорожной сети (далее – УДС) городов систематически наблюдаются заторы и аварийные ситуации, около 30 % УДС нуждаются в проведении различных мероприятий по повышению их пропускной способности. Особенно остро эти проблемы проявляются в крупнейших городах и мегаполисах страны, где сети УДС были сформированы, исходя из уровня 150–180 АТС на 1 000 жителей. В результате пропускная способность УДС не отвечает требованиям безопасного

¹ Юсупов М. Ф. Организация дорожного движения и безопасность в Федеральном законе от 29.12.2017 года № 443-ФЗ // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2018. № 3 (13). С. 12.

пропуска транспортных и пешеходных потоков при существующем (свыше 300 легковых авт. на 1 000 жителей) и перспективном (свыше 500 авт. на 1 000 жителей к 2025–2030 гг.) уровне автомобилизации страны¹.

Комплексный анализ проблемы показывает, что перегруженность УДС проистекает из-за постоянно усиливающегося несоответствия между спросом на перевозки и имеющейся пропускной способностью инфраструктуры УДС.

На основании изложенного считаем возможным привести расширительное толкование понятия «организация дорожного движения» как комплекса организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий, направленных на оптимизацию условий формирования и движения транспортных и пешеходных потоков на дорожных и улично-дорожных сетях, включающего не только деятельность по организации дорожного движения, но также затрагивающего смежные сферы жизнеобеспечения городов, связанные с территориальным и территориально-транспортным планированием, что, несомненно, позволяет учитывать в необходимом объеме вопросы управления транспортным спросом.

Одним из важнейших принципов организации дорожного движения является осуществление безопасности. Безопасность дорожного движения (далее – БДД) – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий². Как отмечают А. Г. Елагин и Ю. Н. Калюжный, данное понятие законодатель сформулировал «через оценочную, количественную категорию – степень защищенности, тем самым исключая возможность достижения полной защищенности, абсолютного нулевого результата, которым стало бы отсутствие аварийности, погибших и раненых»³.

На основании изложенного, считаем возможным привести расширительное толкование понятия «организация дорожного движения» как комплекса организационно-правовых, организа-

¹ Чуклинов Н. Н., Мартынов В. П. Современные методы организации дорожного движения: проблемы, пути, решения // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017. С. 12.

² О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 30 июля 2019 г.) // Российская газета. 2018. 29 дек.

³ Елагин А. Г., Калюжный Ю. Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 19.

ционно-технических мероприятий и распорядительных действий, направленных на оптимизацию условий формирования и движения транспортных и пешеходных потоков на дорожных и улично-дорожных сетях, включающего не только деятельность прямо по организации дорожного движения, но также затрагивающего смежные сферы жизнеобеспечения городов, связанные с территориальным и территориально-транспортным планированием, что, несомненно, позволяет учитывать в необходимом объеме вопросы управления транспортным спросом.

Обеспечение БДД – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий¹. Однако, по мнению Н. В. Якубенко, дорожное движение следует рассматривать как сложную открытую систему, которая характеризуется целенаправленностью и динамичностью и «представляет собой результат сознательной и управляемой деятельности не только отдельных индивидуумов, а функционирования дорожно-транспортной системы государства»². Поэтому указанным автором для определения исследуемой области общественных отношений предлагается использовать понятие «сфера дорожного движения». Однако для его практического применения необходимо нормативное закрепление данного термина.

Рассматривая проблему обеспечения БДД, необходимо выявить контуры системы, которая носит общегосударственный характер и имеет в качестве своей конечной цели обеспечение БДД.

Назначением деятельности данной системы является обеспечение соблюдения различными министерствами, ведомствами, предприятиями, учреждениями, а также должностными, физическими и юридическими лицами с применением убеждения, а в случае необходимости – и принуждения, требований норм, регламентирующих БДД для того, чтобы формировать состояние безопасности и защищенности всех его участников от ДТП и их последствий.

В целом систему обеспечения БДД можно определить в качестве многоуровневого комплекса взаимосогласованных организационных, правовых, социально-экономических, контрольных и иных мер, которые реализуются уполномоченными на это государственными органами, а также иных действий общественных организаций, осуществляемых для предотвращения ДТП, повышения уров-

¹ Дандарова Т. К. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в РФ: материалы XI Всероссийской молодежной научно-практической конференции / под редакцией И. А. Шаралдаевой. Улан-Уде, 2017. С. 8.

² Якубенко Н. В. Политика безопасности и сущность антропотехнической системы дорожного движения (социально-правовые и технические аспекты). Тюмень, 2000. С. 72.

ня защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий.

Исследование общественных отношений, связанных с обеспечением БДД, проведенного А. Г. Елагиным и Ю. Н. Калюжным на основе комплексного подхода, позволило авторам выделить ряд характерных черт, ему присущих:

1. Обеспечение желаемой БДД возможно путем реализации совокупности методов, средств и приемов выявления, предупреждения и нейтрализации рисков и угроз, связанных с возможностью возникновения ДТП и их последствий, а также совершения совокупности вариативных действий многочисленными субъектами обеспечения БДД, адекватных сложившимся общественным отношениям и ситуации с аварийностью, для достижения социально обоснованного (приемлемого) риска.

2. Деятельность по обеспечению БДД представляет собой не периодические действия, а постоянный, системный процесс, захватывающий все звенья и стороны общественных отношений в рассматриваемой области на основе мониторинга, анализа и прогнозирования развития основных показателей состояния обеспечения безопасности дорожного движения в рамках глобального, регионального и локального уровней обеспечения безопасности.

3. Обеспечение БДД предопределяет наличие у субъектов управляющего воздействия властных полномочий, находящих свое отражение и закрепление в нормах права, носящих, как правило, императивный характер. Вместе с тем наличие значительного количества субъектов ее обеспечения в лице органов государственной власти (МВД, МЧС, Минздрав, Минтранс, Министерство просвещения, Министерство науки и высшего образования и др.), участие в ее обеспечении общественных организаций, граждан показывает необходимость конкретизации, уточнения и перераспределения функциональной составляющей, компетенций и ответственности. Несмотря на координирующую роль МВД России в вопросах обеспечения БДД среди иных субъектов ее обеспечения, конкретизация полномочий, сфер воздействия и ответственности всех этих субъектов нормативными правовыми актами позволила бы выстроить более эффективный и продуктивный механизм реализации государственной политики в области обеспечения БДД¹.

¹Елагин А. Г., Калюжный Ю. Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 19–20.

4. В современных условиях обеспечения БДД необходимо осуществление жесткой государственной политики управления, но она не должна замыкаться исключительно на системе ограничений и запретов, ограничиваться использованием современных технических средств организации дорожного движения и обеспечения безопасности в ущерб (за счет недооценки) использования человеческого ресурса. В данном случае показательны выводы Э. Мэйо, отмечающего, что основные социальные системы должны основываться на концептуальных подходах, обращенных в первую очередь к человеку, а не основываться на технических средствах и экономическом стимулировании¹.

5. Несомненными условиями комплексности обеспечения БДД являются, с одной стороны, усиление роли органов государственной власти в механизме реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, а с другой стороны, развитие взаимодействия с институтами гражданского общества и гражданами². Е. В. Киричэк считает, что эффективность реализации государственно-правового механизма зависит от каждого индивида, его отношения к своим правам. В противном случае социум не способен к перспективному развитию, а государство, в свою очередь, не способно реализовать свое предназначение – обеспечить воплощение в действительность конституционных прав и свобод граждан³, в том числе и права на БДД. Отдельным направлением указанного взаимодействия являются взаимоотношения с негосударственными организациями, в том числе в рамках осуществления государственно-частного партнерства. В современных условиях обеспечения БДД обозначенное взаимодействие государства и бизнеса находит широкое применение при строительстве и ремонте автодорог, создании сложных транспортных узлов и развязок, в иных государственных проектах⁴.

6. Эффективность деятельности государственных органов и иных субъектов обеспечения БДД зависит от формирования

¹ *Mayo E.* The Social Problems of an Industrial Civilization. London, 1949.

² *Елагин А. Г., Калюжный Ю. Н.* Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 20.

³ *Киричэк Е. В.* Организационно-правовой механизм обеспечения конституционных прав и свобод человека и гражданина в условиях взаимодействия полиции и институтов гражданского общества в Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук. Москва, 2015. С. 23.

⁴ *Панкратов О. В., Антоновский А. А.* Государственно-частное партнерство в России: опыт финансирования проектов // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 6 (37). С. 11.

и реализации обновленной государственной политики и идеологии, создания концепции, основанной на фундаментальных институтах социологии, философии, теории права, теории безопасности и государственного управления. Иными словами, необходимо основываться на синергетических принципах обеспечения безопасности дорожного движения во взаимосвязи современной теории и устоявшейся, апробированной практики¹.

Следует отметить, что дороги – это непростая динамическая система, которая включает в себя совокупность трех элементов: «человек (водитель, пассажиры и пешеход)», «автомобиль», «дорога», функционирующих в определенной «среде». Данные элементы системы взаимодействуют друг с другом, образуя определенную целостность.

При этом самыми незащищенными участниками дорожного движения являются пешеходы. Уровень их безопасности оценивается динамикой и масштабом дорожно-транспортного травматизма в этой категории участников дорожного движения, уровень риска гибели или травматизма в результате ДТП оценивается тяжестью полученных травм пешеходом. По статистике, наезд на пешехода – один из самых распространенных видов ДТП. При этом, на фоне общей тенденции сокращения дорожно-транспортного травматизма пешеходов, которая наблюдается практически во всех странах, в Российской Федерации за последние пять лет количество пешеходов, пострадавших в ДТП, растет, также с каждым годом повышается уровень риска травмирования пешеходов в ДТП².

По данным Госавтоинспекции, на территории Российской Федерации в период с января по июль 2020 г. произошло 61 140 ДТП (–13,9 %), каждый четвертый погибший в ДТП являлся пешеходом (25,8 % или 1 678 чел.) Каждое десятое ДТП (10,1) связано с нарушением ПДД пешеходами 6 163 ДТП (– 17,0 %). Девять из десяти (92,5 %) наездов на пешеходов совершено на улицах и дорогах городов и населенных пунктов. В 15 326 (–20,0 %) таких ДТП погибло 1 152 (–10,1 %) и ранено 14 818 (–20,5 %) человек³.

¹Елагин А. Г., Калюжный Ю. Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 20.

²Горбовской А. В., Несмеянов А. А. Обеспечение безопасности пешеходов в условиях дорожного движения // Актуальные вопросы транспортной безопасности: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 2017. С. 13.

³Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2020 года. Информационно-аналитический обзор. Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. 25 с.

Также в последние годы выявлена четкая тенденция к увеличению уровня дорожно-транспортного травматизма пешеходов в возрасте от 15 до 24 лет, которые имеют самый высокий уровень риска получения травмы в результате ДТП, они являются наиболее мобильной составляющей населения, склонны недооценивать опасность, переоценивать свои возможности и игнорировать риск, из-за этого последние несколько лет наблюдается увеличение числа погибших и пострадавших в ДТП пешеходов молодого возраста¹.

Большая часть таких происшествий происходит в утреннее и вечернее время суток, в это время водители не всегда могут вовремя увидеть пешеходов, которые вышли на проезжую часть. Если горожане одеты в темную одежду, они сливаются с фоном окружающей обстановки, что делает их менее заметными. Шум и свет фар от встречного автомобиля усугубляет эту проблему в условиях города.

Безопасность на дороге зависит в совокупности и от пешеходов, и от водителей, риски также присутствуют у обеих сторон.

Специалисты в области обеспечения БДД указывают на наиболее распространенные опасные действия, допускаемые пешеходами:

- переход через проезжую часть вне пешеходного перехода при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода;
- переход через проезжей часть в непредназначенном для этого месте (при наличии в зоне видимости перекрестка);
- переход проезжей части в запрещенном месте (оборудованном пешеходными ограждениями);
- неподчинение сигналам регулирования;
- неожиданный для водителей выход из-за стоящего или движущегося транспортного средства;
- неожиданный выход на проезжую часть из-за сооружений (деревьев);
- ходьба вдоль проезжей части;
- игра детей на проезжей части;
- нахождение на проезжей части без цели ее перехода;
- появление пешехода дошкольного возраста без взрослого;
- пешеход в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

¹ Косолапов А. В., Реветнев А. А., Андриянов А. Ю. Проблема сохранения аварийности пешеходов на фоне улучшения показателей безопасности дорожного движения: сборник материалов IX Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых с международным участием «Россия молодая» / ответственный редактор С. Г. Костюк. Кемерово, 2017. С. 310.

– ожидание маршрутного транспортного средства на проезжей части¹.

Выделим факторы, влияющие на БДД пешеходов:

1. Скользкие и неровные дорожные покрытия. На такие участки приходится до 75 % всех ДТП, связанных с неблагоприятными дорожными условиями.

2. Расстояние видимости самой дороги и участников движения. При хорошей видимости водитель и пешеход своевременно воспринимает обстановку на дороге и успевают принять меры по избеганию аварии.

3. Утомление и усталость. Доказано, что риск ДТП появляется уже с появлением усталости, под которой понимается состояние, наступающее при монотонной, скучной работе, когда физиологическое снижение работоспособности еще не наступило.

4. Алкоголь влияет на человека двойственно. Он ухудшает как психологические, так и соматические функции человека, при этом их действия усиливают друг друга. Результатом этого служит снижение общей реакции людей на происходящее вокруг, ослабление способности адаптироваться к условиям окружающей среды.

5. Отсутствие у пешеходных переходов элементов активной безопасности для принудительного снижения скорости движения автомобилей при подъезде к пешеходному переходу с помощью искусственных неровностей и повышения уровня «разметки» над уровнем проезжей части.

6. Безразличие пешеходов и водителей к обеспечению безопасности своей и чужой жизни. К сожалению, пешеходы забывают, что они также являются участниками дорожного движения, считая себя не обязанными соблюдать Правила дорожного движения (далее – ПДД). Они переходят или перебегают дорогу в неположенном месте, идут на запрещающий сигнал светофора, не смотрят по сторонам, бывают невнимательными участниками дорожного движения, объясняя это спешкой и слишком быстрым темпом жизни.

7. Плохая видимость знаков «пешеходный переход» и разметки «зебра» и плохая видимость пешехода водителем в темное время суток – из-за отсутствия дополнительного освещения зоны перехода, отсутствия светоотражательных знаков на одежде пешехода, плохого обзора дороги.

¹ Черныш О. О. Роль общественных объединений в обеспечении безопасности пешеходов // Фундаментальные и прикладные исследования молодых ученых: сборник научных трудов II Международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. Министерство образования и науки Российской Федерации: Омск: Правительство Омской области: Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), 2018. С. 181.

8. Использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах, которые не позволяют водителям из второй и третьей полосы увидеть пешехода, вступившего на пешеходный переход¹.

Одним из самых проблемных факторов, влияющих на БДД пешеходов, является нерегулируемый пешеходный переход.

Пешеходный переход должен быть оборудован:

- специальным обозначением пешеходного перехода с применением светодиодного дорожного знака с мерцающим изображением пешехода;

- дополнительным обустройством пешеходного перехода шумовыми полосами;

- светофорами, работающими в постоянном режиме желтого мигания;

- в ночное время должно быть обеспечено освещение. Вариантов освещения существует большое количество, как от простых ламп или фонарей, установленных по краям проезжей части, так и специальных светодиодных ламп, которые устанавливаются над проезжей частью².

В соответствии с требованиями ГОСТа пешеходный переход должен быть в зоне видимости с обеих сторон дороги на расстоянии 150 м.

Таким образом, в этом месте необходим остановочный карман, в результате этого будет решена проблема с преграждением видимости маршрутками и троллейбусами. Возможна установка пешеходного светофора. Установка системы информирования водителей о приближении к пешеходному переходу³.

Снижению количества ДТП с участием пешеходов в целом может способствовать реализация системы следующих мероприятий:

1. Проведение профилактических мероприятий. Во многих городах сотрудники Госавтоинспекции организуют проведение

¹ *Кулдошина В. В.* Факторы, влияющие на обеспечение безопасности дорожного движения, пешеходов г. Сургута // Экология и безопасность жизнедеятельности: сборник статей XVIII Международной научно-практической конференции. Пенза, 2018. С. 200–201.

² *Смелкова К. В.* Обеспечение безопасности дорожного движения путем визуализации пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах // Новая наука: современное состояние и перспективы развития: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общей редакцией А. И. Вострецова. Нефтекамск, 2017. С. 137.

³ *Ставцева А. А., Милина М. Ю., Савельева М. С.* Исследование пешеходных потоков и пути повышения безопасности пешеходов // Современные научные исследования: теория и практика: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общей редакцией А. И. Вострецова. Нефтекамск, 2017. С. 111.

с детьми и подростками профилактические занятия-практикумы по Правилам дорожного движения, различные тематические игры и викторины, профилактические акции и мероприятия, такие как «Водитель, будь внимателен – впереди пешеход!», «Юный пешеход», «Безопасный пешеходный переход», разнообразные конкурсы. На маршрутах патрулирования посты дорожно-патрульной службы выявляют и предотвращают нарушения со стороны водителей, которые не дают преимущество пешеходам при переходе проезжей части по пешеходным переходам. Автоинспекторы вручают жителям памятки безопасности для пешеходов, разъясняющие правила безопасного передвижения, а пешеходам с детьми – светоотражающие элементы, с пояснениями о предназначении их использования¹.

2. Использование светоотражающих элементов увеличивает видимость пешеходов на неосвещенной дороге, а также значительно снижает риск ДТП с их участием. При этом применение данных элементов в темное время суток особенно актуально для дошкольников и учащихся общеобразовательных организаций, которые направляются утром в школы и детские сады, а также для учащихся, возвращающихся в вечернее время из школ самостоятельно, без сопровождения взрослых².

3. Введение штрафов. Согласно ст. 12.18 КоАП РФ³ административное наказание за не предоставление преимущества в движении пешеходам правонарушение влечет за собой штраф в размере 1 500–2 500 руб. Кроме того, сотрудники Госавтоинспекции информируют пешеходов о том, что за несоблюдение ими Правил дорожного движения пешеходы также привлекаются к административной ответственности. Часть 1 статьи 12.29 КоАП РФ «нарушение пешеходом... Правил дорожного движения» предусматривает наказание в виде административного штрафа в размере 500 руб.⁴

4. Правила дорожного движения для инвалидов. Люди с ограниченными возможностями обладают особыми правами, отли-

¹ Магеррамов Р. К. Проблема дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов в деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения // Ключевые проблемы и передовые разработки в современной науке: сборник научных трудов по материалам I Международной научно-практической конференции. Смоленск, 2017. С. 235.

² Амеличкин А. В., Исаев М. М. Особенности обеспечения безопасности пешеходов в темное время суток // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник статей. Москва, 2017. С. 18–24.

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 31 июля 2020 г., с изм. от 11 августа 2020 г.) // Российская газета. 2020. 6 авг.

⁴ Там же.

чающими их от других участников дорожного движения. Слепые и слабо видящие люди при наличии белой тротуарной дорожки, подающей сигнал, могут переходить дорогу во всех случаях, даже вне пешеходных переходов, при этом водители обязаны пропускать их. Граждане, передвигающиеся в инвалидных колясках, при отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, либо в случае невозможности передвигаться по ним имеют право перемещаться по краю проезжей части по ходу движения транспортных средств.

5. Повышенная осторожность и сконцентрированность при снегопаде или гололеде.

6. При смене сезонов – своевременная замена резины водителями, позволяющая справляться с погодными условиями, а также с ситуациями, угрожающими здоровью и жизни человека.

7. Обязательное включение внешних световых приборов в любое время суток при передвижении на машине, в непогоду – использование противотуманных фар, а при приближении к пешеходным переходам – снижение скорости до максимально безопасной.

В целом необходимо понимать, что все участники дорожного движения обязаны соблюдать ПДД, поскольку причиной большинства аварий с участием пешеходов является человеческий фактор.

Таким образом, организация дорожного движения представляет собой комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий, направленных на оптимизацию условий формирования и движения транспортных и пешеходных потоков на дорожных и улично-дорожных сетях, включающая как деятельность по организации дорожного движения, так и смежные сферы жизнеобеспечения городов, связанные с территориальным и территориально-транспортным планированием, что позволяет учесть в необходимом объеме вопросы управления транспортным спросом и проблемы безопасности дорожного движения.

Система обеспечения безопасности дорожного движения является многоуровневым комплексом взаимосогласованных организационных, правовых, социально-экономических, контрольных и иных мер, реализующихся уполномоченными на это государственными органами, а также иных действий общественных организаций, осуществляемых для предотвращения ДТП, повышения уровня защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий. Дороги выступают в виде сложной динамической системы, которая включает в себя совокупность трех элементов: «человек (водитель и пешеход)», «автомобиль», «дорога», функцио-

нирующих в определенной «среде». При этом самыми незащищенными участниками дорожного движения являются пешеходы, вследствие чего необходимо предусматривать реализацию различных мероприятий по снижению количества ДТП с их участием.

§ 2. Обследование дорог для оценки безопасности движения.

Влияние отдельных элементов дороги на возникновение дорожно-транспортных происшествий

Эффективность социально-экономического развития страны во многом определяется качеством автомобильных дорог. Одним из критериев показателей качества дорожной инфраструктуры является улучшение условий движения и обеспечение безопасности на дорогах¹.

Обладая огромной территорией, наша страна не имеет разветвленной сети дорог и развитого благоустройства. Благоустройство и оборудование дорог для обеспечения безопасности движения можно определить как комплекс мероприятий, включающих в себя средства регулирования движения (дорожная разметка, знаки), комплексы обслуживания движения, автодорожный сервис, освещение, озеленение и т. д.²

Следует отметить, что в некоторых странах, в том числе в России, борьба с ДТП на автомобильном транспорте преимущественно решается путем претворения в жизнь положений комплексных национальных программ. Так, по итогам реализации первого этапа Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»³ в ее текст были внесены дополнения. В частности, в соответствии с поручением Президента России по итогам заседания президиума Госсовета 14 марта 2016 г. (пр-637 от 11 апреля 2016 г.), подп. «д» п. 3 Программы в настоящее время предусмотрено:

– внедрение результатов опытно-конструкторских работ, экспериментальных и научно-исследовательских работ, создание пере-

¹ *Токмянин Н. А.* Обеспечение безопасности дорожного движения на основе улучшения условий движения // Научный поиск курсантов: сборник материалов республиканской научной конференции, посвященной 70-летию образования Могилевского института МВД; ответственный редактор Ю. А. Матвейчев. Могилев, 2018. С. 109.

² *Павлова Л. В., Павлов А. А., Вронская Д. А.* Задачи благоустройства автомобильных дорог // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Строительство: сборник статей. Самара: Самарский государственный технический университет, 2017. С. 133–134.

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах: постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 (в ред. от 16 мая 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 21. Ст. 3283.

довых 136 технологий и методик, направленных на совершенствование материально-технического обеспечения субъектов и методической базы, реализующих мероприятия по безопасному участию детей в дорожном движении с целью повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2017–2020 годов;

- оборудование аварийно-опасных участков на автомобильных дорогах общего пользования Федерального значения элементами обустройства, в том числе техническими средствами ОДД;

- завершение второго этапа реконструкции федерального центра подготовки сотрудников Госавтоинспекции МВД России – научно-практического полигона, обеспечивающего многоуровневую подготовку сотрудников Госавтоинспекции и работников федеральных органов исполнительной власти в сфере управления БДД по широкому спектру программ дополнительного профессионального образования¹.

В период реализации программы планируется осуществление мероприятий по снижению влияния наиболее весомых факторов, вызывающих ДТП и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, мероприятий по влиянию общественного отношения к проблемам БДД, а также мероприятий по стимулированию ответственности всех органов власти за снижение ДТП².

При этом в специальной литературе существует несколько классификаций ДТП по видам. Первая классификация, по степени нанесенного вреда:

- с повреждениями транспортных средств;

- повреждениями транспортных средств и с пострадавшими³.

С первым видом происшествий вопросов не возникает: транспортные средства застрахованы по ОСАГО, некоторые – по КАСКО, ущерб возмещают страховые компании, в случае несогласия одного из участников ДТП, всегда можно обратиться с исковым заявлением в суд. Второй вид происшествий связан с увечьями, иногда и смертью.

¹ Там же.

² Семененко Г. М., Демченко Д. А., Шанбагомедов К. И. К вопросу о причинах дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации // Сфера знаний: вопросы науки в интерпретации современного образовательного процесса: сборник научных трудов. Казань, 2018. С. 82.

³ Костычаков В. Ф. Дорожно-транспортные происшествия в Российской Федерации: статистика, основные причины возникновения ДТП // Аллея науки. 2018. Т. 1. № 8 (24). С. 538.

Следующим видом классификации ДТП является классификация по видам самих происшествий:

- столкновение транспортных средств;
- опрокидывание транспортных средств;
- наезд на стоящие транспортное средство или препятствие;
- наезд на пешехода;
- наезд на велосипедиста;
- наезд на животное¹.

По результатам проведенного изучения данных официальной статистики Госавтоинспекции МВД России, мнений ученых, занимающихся данной проблемой, к основным причинам дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации относятся:

- превышение скоростного режима;
- нахождение водителя автотранспортного средства в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического);
- нарушение правил проезда перекрестка и выезд на встречную полосу движения, несоблюдение дистанции и бокового интервала, остановка транспортного средства в неположенном месте;
- неудовлетворенное состояние дорожного покрытия (низкое сцепление с дорогой), (ухабы, выбоины, ямы), (плохая освещенность и видимость);
- использование водителем автотранспортного средства во время езды мобильного телефона;
- эксплуатация неисправного автотранспортного средства (неисправность тормозного управления, неисправность рулевого управления, неисправность ходовой части, шин, неисправность приборов освещения и сигнализации);
- усталость водителя (в совокупности с желанием доехать до установленного пункта);
- не оснащенность автотранспортных средств современными интеллектуальными системами;
- низкая культура участников дорожного движения (водителя и пешехода).

Следует отметить, что это не полный перечень причин совершения дорожно-транспортных происшествий, но их уменьшение или исключение будет способствовать уменьшению числа ДТП.

¹ Шаблинский П. П. Виды и причины дорожно-транспортных происшествий // Научные тенденции: Юриспруденция: сборник научных трудов по материалам XII Международной научной конференции. Самара, 2018. С. 43–44.

Немаловажное значение имеет тот факт, кто определяет причину возникновения ДТП. Согласно действующему законодательству правом определения причин ДТП могут пользоваться:

1) физические лица – участники ДТП, в случае, если ущерб причинен только ТС и сумма не превышает 10 тыс. руб., участвуют два ТС, и у водителей не возникает спора о виновнике ДТП;

2) юридическое лицо, так называемые «аварийные комиссары», они помогают оформлять лишь некоторые материалы на месте;

3) сотрудник Госавтоинспекции, который следует своей инструкции и составляет схему ДТП, протокол об административном правонарушении;

4) следователи, в процессе расследования ДТП с человеческими жертвами (либо причинением вреда здоровью) по имеющимся данным, возбуждающих уголовное дело и подготавливающих обвинительное заключение для суда;

5) суды, определяющие виновность, меры наказания и объемы возмещения ущерба;

6) специалисты и эксперты, привлекаемые следователями и судами, которые должны выявлять объективные причины и обстоятельства каждого ДТП¹.

Имеющаяся на сегодня обобщенная статистическая информация по звеньям системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» (далее – «ВАДС»,) выглядит следующим образом: по вине водителя – 80–85 % ДТП; автомобиль – 1–3 %; дорога – 7–8 %; среда – 1–2 %. Такое процентное соотношение объясняется тем, что водитель является главным звеном в системе, и от правильности его действий и быстроты принятия решения в дорожно-транспортной ситуации зависит безопасность дорожного движения (БДД), а следовательно, возникновение или избежание ДТП.

Наиболее распространенными причинами ДТП являются: несоответствие скорости конкретным условиям движения и превышение установленной скорости движения (33 % ДТП), управление автотранспортным средством в состоянии опьянения (14 % ДТП), выезд на полосу встречного движения (14 % ДТП), несоблюдение очередности проезда (11 % ДТП), прочие нарушения (13 % ДТП)².

¹ Лысенков Д. В., Курлаев Г. А., Левшина К. В., Сиурницына Л. Г., Моргунов Л. В., Бодров А. С. Анализ дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации и меры по их профилактике // Современная наука: актуальные вопросы и перспективы развития: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общей редакцией А. И. Вострцова. Нефтекамск, 2017. С. 119.

² Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 24.09.2020).

Таким образом, на БДД влияет большое количество факторов, как субъективных (состояние водителей и пешеходов, нарушение установленных ПДД), так и объективных (конструктивные параметры и состояние дороги, интенсивность движения транспорта и пешеходов, обустройство дорог сооружениями и средствами регулирования, время года, суток и др.).

В триаде «человек – автомобиль – дорога» такой ее компонент как автомобильная дорога, по данным статистики, является причиной 10–15 % ДТП¹.

При этом она влияет на процесс движения путем двух составляющих факторов:

- переменных (метеорологическими условиями, временем года, суток);
- постоянных (геометрией трассы и земляного полотна).

Представим их краткую характеристику.

Задача организации дорожного движения на участке УДС, как правило, решается для конкретных, в большинстве случаев «хороших», условий движения. Однако с течением времени по тем или иным причинам условия на одном и том же участке УДС могут изменяться. Одним из таких факторов являются погодноклиматические условия. Для Российской Федерации этот фактор особенно актуален, т. к. большинство регионов страны подвержены постоянному изменению погодных условий.

В результате неблагоприятных климатических явлений возникают следующие главные негативные следствия для автотранспорта:

- а) увеличение тормозного пути;
- б) ухудшение видимости;
- в) возможное ухудшение состояния здоровья водителя;
- г) неправильное поведение пешеходов на проезжей части².

Данные негативные следствия сказываются на БДД, способствуя возникновению ДТП.

Можно выделить несколько погодных явлений, которые оказывают наибольшее влияние на режим и БДД. К ним относятся снег, дождь, туман и гололед, т. к. именно эти погодные явления

¹ Воеводин Е. С., Фомин Е. В., Пулянова К. В., Асхабов А. М., Кашура А. С., Голуб Н. В. Определение оптимальных параметров элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2018. Т. 22. № 5 (136). С. 241.

² Еранова А.А., Седов Д. В. Влияние погодных условий на безопасность дорожного движения в Республике Бурятия // Актуальные вопросы транспортной безопасности: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 2017. С. 20.

в наибольшей степени оказывают воздействие на изменение одних из важнейших критериев безопасности: коэффициента сцепления и расстояния видимости.

Негативным моментом движения в дождливую погоду, кроме общеизвестных, является возможность потери устойчивости автомобиля в результате образования между шинами и дорогой водяного клина, так называемое аквапланирование.

Управление автомобилем в условиях тумана требует еще большей осторожности, чем в дождь. Сильный туман является серьезным препятствием для движения, создает почти полное отсутствие видимости. Также не стоит забывать, что туман – это мельчайшие капельки воды, которые, оседая на проезжей части, увлажняют поверхность и снижают коэффициент сцепления.

Движение в сильный снегопад по условиям видимости сходно с движением в тумане: расстояние видимости снижается, становится сложно ориентироваться в пространстве, глаза устают от постоянного напряжения. Однако, снегопад оказывает влияние не только на условия видимости, но и на состояние дорожного покрытия. Попадая на дорожное покрытие, снег утрамбовывается, образуется гололед. Дорога становится скользкой. Проезжая часть, особенно в городах, сужается вследствие образования снежных валов. Опасность обледенения дороги заключается не только в увеличении тормозного пути автомобилей, но и в значительно более частой потере автомобилем поперечной устойчивости (заносе) при экстренном торможении. Любое неаккуратное действие водителя (резкий поворот рулевого колеса, резкое торможение, резкое ускорение, выполнение поворота на высокой скорости и др.) может спровоцировать занос автомобиля. Ко всем маневрам в гололед следует готовиться заранее, совершая их на минимально возможной скорости. Кроме того, следует существенно увеличить дистанцию до двигающихся впереди попутных автомобилей, а также, по возможности, увеличить интервалы при разезде с попутными и встречными автомобилями.

Стоит отметить, что существуют также и другие погодные явления, влияющие на режим движения и БДД. К таким, к примеру, можно отнести сильный боковой ветер, оказывающий влияние на курсовую устойчивость автомобиля, или же высокую температуру окружающей среды, влияющую на психофизиологию

ческое состояние водителя, особенно при движении в автомобилях, не оснащенных климатической установкой¹.

В настоящее время на большинстве наших дорог организовано «статичное» дорожное движение, т. е. режим движения на участке УДС является постоянным и никак не адаптируется к изменяющимся условиям внешней среды. Дорожные знаки управляют движением по одной, созданной при проектировании УДС, схеме. Изменение погодных условий не отражается на режиме движения автомобилей. Зачастую максимальная разрешенная скорость, запроектированная для данного участка УДС, не является безопасной для движения в сложных погодных условиях. Конечно, многие водители способны здраво оценивать условия движения и выбирать в соответствии с ними безопасную скорость и дистанцию. Однако существуют и считающие, что движение в условиях дождя, тумана или гололеда с максимально допустимой скоростью является достаточно безопасным для них самих и окружающих. Поэтому для повышения БДД в сложных погодных условиях, особенно на аварийных участках УДС, необходимо использование переменной схемы движения.

Наиболее простым и дешевым способом организации движения, с учетом погодного фактора, является установка запрещающих дорожных знаков (например, знак 3.16 «Ограничение минимальной дистанции», 8.10 «Обгон запрещен», 8.14 «Ограничение максимальной скорости» и другие) совместно со знаком дополнительной информации (табличкой) 8.16 «Влажное покрытие». Установка этой комбинации знаков вводит особый режим движения при намокании дорожного покрытия. Однако, как показывает практика, многие водители игнорируют ограничение, вводимое данными знаками. Кроме того, вариативность изменения режима движения таким способом очень низка.

Более современным и технологичным вариантом изменения режима движения автомобилей является использование знаков переменной информации (ЗПИ) и дорожных табло переменной информации (ДТПИ), внедрение которых на УДС позволит заблаговременно предупредить водителей о состоянии дорожного покрытия, условиях видимости, образовавшихся заторах, ДТП и установить для водителей тот режим движения, который будет наиболее безопасен.

¹ Макагонов А. Е., Шевцова А. Г. Влияние погодно-климатического фактора на безопасность и режимы движения транспортных средств // Развитие теории и практики автомобильных перевозок, транспортной логистики: сборник научных трудов кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте» (с международным участием). Министерство образования и науки Российской Федерации: Омск: Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), 2017. С. 151–152.

Одной из проблем широкого внедрения систем переменной информации является высокая стоимость оборудования. В связи с этим, наибольшее распространение такие системы получили только на федеральных автомагистралях. Автомагистрали имеют малое количество пересечений и примыканий, поэтому периодичность установки дублирующих ЗПИ и ДТПИ может быть небольшой. В городских условиях для информирования водителей, выезжающих на магистральную улицу, ЗПИ и ДТПИ необходимо устанавливать на каждом перегоне. Это сильно удорожает проект, поэтому не каждый город способен воплотить его в жизнь.

В настоящее время основным способом регулирования движения на перекрестках с высокой интенсивностью является устройство перекрестков светофорным объектом. Многие такие светофорные объекты имеют жесткое управление с одним неизменным алгоритмом пропуска транспортных потоков. На перекрестках с интенсивным движением проектируется несколько алгоритмов, однако, как правило, все эти алгоритмы связаны преимущественно с интенсивностью транспортных и пешеходных потоков. Несомненно, интенсивность движения играет ключевую роль при выборе программы управления светофорного объекта, тем не менее, существуют и другие факторы, в значительной степени влияющие на проезд транспортных средств через перекресток.

Для расчета параметров светофорного регулирования (длительности цикла, фазы, такта) применяется величина потока насыщения – максимальное количество машин, движущихся с минимальными интервалами, которое может за единицу времени проехать через стоп-линию перекрестка, при разъезде длинной очереди. Поток насыщения является показателем, зависящим от многих факторов: ширины проезжей части (полосы движения), продольного уклона на подходах к перекрестку, состояния дорожного покрытия, видимости перекрестка водителем наличия в зоне перекрестка пешеходов и стоящих автомобилей. Практически все эти факторы могут быть учтены на этапе программирования алгоритма управления светофорной сигнализацией, т. к. они являются постоянными величинами.

Состояние дорожного покрытия является изменяющейся во времени величиной, поэтому при расчетах ей, как правило, пренебрегают. Мокрое, скользкое, заснеженное дорожное покрытие оказывает серьезное влияние на режимы движения автомобилей. Водители снижают скорость, увеличивают дистанцию безопасности, возобновляют движение с особой осторожностью, без резких ускорений. Все это вносит коррективы в расчетную величину потока насыщения, следовательно, данный фактор требует обязательного

учета при создании программ светофорного управления, особенно для группы перекрестков с координированным управлением.

Безусловно, установка метеорологических датчиков, необходимых для автоматизированного изменения алгоритмов управления светофорной сигнализацией с учетом погодного-климатического фактора, увеличит стоимость светофорного объекта. Однако снижение задержек транспортных средств и повышение безопасности движения на перекрестке сделает подобное вложение экономически эффективным.

Итак, дорожное движение на территории РФ в значительной степени зависит от погодных условий. Пренебрежение данным фактом негативно сказывается на БДД и его эффективности, особенно в весенне-осенний и зимний периоды года.

В отношении такого элемента, как время, отметим, что в темное время суток вероятность ДТП выше, чем в светлое.

Значительное влияние на режим и БДД – как отдельных автомобилей, так и всего потока транспортных средств в целом – оказывают конструктивные параметры и техническое состояние дороги.

В настоящее время наблюдается рост ДТП, связанных с неблагоприятными дорожными условиями (недостатками транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети населенных пунктов и дорог вне их пределов). Удельный вес таких аварий резко увеличился после ввода в действие ОДМ 218.6.015-2015¹, который ужесточил требования к дорожным условиям. Это говорит о том, что наряду с формированием культуры участников дорожного движения объектом государственного и общественного воздействия должно стать состояние УДС населенных пунктов и автодорог вне их пределов. Залогом обеспечения БДД на дорогах является определение стратегии устранения причин ДТП, своевременное обследование автодорог, и что особо важно, подбор временных мероприятий по обеспечению безопасности движения на аварийно-опасных участках².

Обследование автодорог состоит из комплекса работ, разнообразных по сложности и методике выполнения, среди них выделяют:

- оперативные (например, на месте ДТП);
- текущие (для оценки объема работ по содержанию автодороги);

¹ ОДМ 218.6.015-2015. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200120721> (дата обращения: 15.08.2020).

² Кучерова А. А., Гатиятуллин М. Х. Влияние дорожных условий на уровень безопасности дорожного движения // Аллея науки. 2018. Т. 1. № 9 (25). С. 231.

- контрольные (сотрудниками Госавтоинспекции МВД России для предварительной оценки дорожных условий);
- сезонные (в разные сезоны года с целью общей оценки состояния дороги);
- частичные (службой организации движения на отдельных элементах дороги);
- комплексные (спецлабораторией или изыскательской группой для разработки проекта реконструкции, капремонта автодороги или пополнения банка данных о ней)¹.

Комплексные обследования автодорог проводят не реже одного раза в 5 лет, частичные – ежегодно.

Обследование автодороги любого вида включает следующие виды работ:

- подготовительные (планируются виды работ; уточняются сроки их выполнения; составляется календарный график; комплектуется состав экспедиций; подготавливается оборудование; журналы полевых работ, различные данные по обследуемой автодороге; собираются и анализируются данные о ДТП по данным Госавтоинспекции МВД России и службы организации движения; собираются, изучаются и анализируются данные об интенсивности и составе движения на этой дороге);
- полевые (осуществляются непосредственно на автодороге, сначала намечают необходимые места, потом их детально обследуют и измеряют) – изучаются фактические режимы движения; определяются размеры геометрических элементов автодороги; выявляются участки, которые не отвечают требованиям БДД и участки заторов; обследуется дорожное покрытие, оценивается ровность и сцепные качества; определяется уровень транспортного шума и загазованности;
- камеральные: обобщаются и анализируются результаты инструментальных измерений и визуальных наблюдений; заполняются итоговые документы, выполняется анализ полученных результатов, разрабатываются рекомендации по совершенствованию автодороги и БДД. По окончании оформляется отчет².

Как отмечалось выше, при обследовании автодорог уточняются их основные технико-эксплуатационные показатели, к числу кото-

¹ Виды обследований автомобильных дорог. URL: <https://studfiles.net/preview/5776310/page:21/> (дата обращения: 10.09.2020).

² Там же.

рых можно отнести шероховатость, ровность дорожного покрытия, наличие уклонов в продольном и поперечном профилях ¹.

Выделим особенности данных характеристик:

1. Шероховатость покрытия напрямую влияет на безопасность дорожного движения и количество ДТП. При хорошем сцеплении уменьшается тормозной путь автомобиля. При эксплуатации автодорог шероховатость необходимо периодически восстанавливать. Это достигается чаще всего осуществлением при текущих ремонтах поверхностной обработкой покрытия.

2. Ровность покрытия существенно влияет на скорость движения транспортных средств. При ухудшении ровности покрытия контакт шины автомобиля с покрытием не постоянен, появляется динамическое воздействие автомобиля на дорогу, что приводит к усиленному накапливанию деформаций. Непостоянство контакта колес автомобиля с дорогой уменьшает его сцепление с дорогой, что увеличивает вероятность его заноса и возникновения ДТП. В условиях капитального ремонта и реконструкции автодороги достигаются наилучшие условия ровности покрытия.

3. При проектировании автодороги устраивают уклоны в продольном и поперечном профилях. Устройство уклонов оси трассы в продольном профиле – вынужденная мера. Это связано с неровностью рельефа местности, на которой располагается дорога ².

Наиболее характерными дорожными факторами, влияющими на возникновение ДТП, являются снижение сцепления покрытия и различные его дефекты, плохое состояние обочин является причиной до 80% из числа ДТП, обусловленных дорожным фактором. Величина износа дорожных покрытий зависит от качественного состояния всех его слоев, интенсивности движения и погодных условий. Трещины и неровности на дорожном покрытии, продавленное дорожное полотно могут представлять опасность для движения ТС. Вода и грязь, скапливающаяся в трещинах и колеях дорожного покрытия, повышает скольжение. Наличие трещин и колеиности в дорожном покрытии может затруднять выдерживание безопасной траектории движения по дороге. Большие выбоины, а порой и не закрытые канализационные люки на проезжей части

¹ Губенков О. Е. Исследование причин и условий дорожно-транспортной аварийности в системе «человек – транспортное средство – автомобильная дорога – окружающая среда» // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 39.

² Павлова Л. Н. Исследование влияния дорожных условий на безопасность движения на автомобильных дорогах // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Строительство: сборник статей. Самара, 2018. С. 191.

могут приводить к преждевременному износу, поломке или серьезному повреждению автомобиля, к потере водителем контроля над управлением автомобилем и ДТП¹.

С целью выявления влияния элементов автодорог на БДД профессор В. Ф. Бабков предложил метод использования одного из элементов дороги и практически постоянных значений остальных влияющих на ДТП факторов². По данной методике оценка относительной вероятности ДТП на каждом участке осуществляется с помощью итогового коэффициента аварийности, вычисляемого в виде произведения «частных коэффициентов, которые характеризуют изменение условий движения по сравнению с эталонным горизонтальным прямым участком с шероховатым усовершенствованным покрытием шириной 7–7,5 м и укрепленными обочинами шириной 2, 5–3 м в открытой местности». Данные изменения – следствие влияния на процесс движения отдельных элементов плана, продольного и поперечного профиля, состояния покрытия и обочин, придорожной полосы и др.³:

$$U = \prod_{j=1}^m U_j$$

где U – коэффициент аварийности, учитывающий влияние: U_1 – интенсивности движения g , тыс. авт./сут., U_2 – числа полос движения n ; U_3 – ширины проезжей части B , U_4 – ширины обочины B_o ; U_5 – расстояния видимости в плане S_B ; U_6 – продольного уклона; U_7 – радиуса кривых в плане R ; U_8 – различия в ширине проезжей части мостов и дороги (B_1 - B); U_9 – расстояния от застройки до проезжей части L ; U_{10} – коэффициента сцепления φ и др.

Итоговый коэффициент аварийности определяется с помощью линейного графика участка дороги: на него наносится план и профиль дороги с элементами, которые определяют дорожные условия, следовательно, безопасность движения (продольные уклоны, вертикальные кривые, кривые в плане, мосты, населенные пункты, расстояния видимости и т. д.). По построенным эпюрам итоговых

¹ Терентьев В. В., Киселев В. А., Андреев К. П., Шемякин А. В. Мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения // Транспортное дело России. 2018. № 3. С. 134.

² Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник для вузов. Москва: Транспорт, 1982. 288 с.

³ Коноплянко В. И. Организация и безопасность дорожного движения. Москва: Высшая школа, 2007. С. 147.

коэффициентов аварийности в дальнейшем для эксплуатирующей-ся дороги рекомендуются мероприятия с целью повышению безопасности движения, при этом руководствуются следующими соображениями:

- участки с итоговым коэффициентом аварийности $U < 15$ считаются удовлетворительными, по условиям безопасности;
- участки с коэффициентом аварийности U от 15 до 40 предусматривают мероприятия по улучшению организации дорожного движения (нанесением разметки проезжей части, запрещающей обгон, установкой знаков ограничения скорости и др.);
- участки с коэффициентом аварийности $U > 50$ подлежат капитальной перестройке.

Итоговый коэффициент тяжести M определяется в виде произведения коэффициентов тяжести m_i и вводится в качестве поправки к значению итогового коэффициента аварийности при $U > 15$:

$$M = \prod_{i=1}^n m_i$$

С учетом рассчитанных коэффициентов M на линейном графике коэффициента аварийности строится эпюра, которая учитывает тяжесть ДТП. Это позволяет определить первоочередность мероприятий на исследуемом участке автодороги по условиям БДД¹.

В целом можно отметить, что оценка трассы с помощью коэффициента аварийности и коэффициента безопасности более объективно позволяет оценивать степень опасности отдельных участков автодороги и принимать более верное решение о необходимости конкретных мероприятий и их очередности.

На сегодняшний день очевидно, что развитие УДС неизбежно будет отставать от темпов автомобилизации, что может повлечь дальнейшее повышение плотности транспортных потоков и рост износа дорожных покрытий, особенно в городской среде. Поэтому наиважнейшую роль будет играть продуманная организация движения транспортных и пешеходных потоков, которая позволит ликвидировать или нивелировать отрицательные последствия автомобилизации².

¹ Коноплянко В. И. Организация и безопасность дорожного движения. Москва: Высшая школа, 2007. С. 148–149.

² Чесноков А. М., Бобынцев Д. О., Дегтярев С. В. Метод анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях на аварийно-опасном участке дорог в населенном пункте // Информационные системы и технологии: сборник материалов IV Международной научно-технической конференции. Курск, 2018. С. 129.

На наш взгляд, в городах могут быть внедрены следующие перспективные положения ОДД:

планирование и внедрение для пешеходов наиболее безопасных и комфортных условий движения (оборудование пешеходных и жилых зон, выделение на всех регулируемых перекрестках пешеходных переходов, устройство островков безопасности, посадочных площадок с заездными карманами у остановок маршрутного безрельсового транспорта и др.);

более широкое введение автоматизированных систем управления дорожным движением с целью реализации различных методов организации движения и контроля за его состоянием, более оперативного вмешательства в процессе движения при возникновении непредвиденных ситуаций (заторов, ДТП и др.);

приоритетность движения маршрутного транспортного средства (введение спецсистем, обеспечивающих беспрепятственный проезд регулируемых перекрестков);

рациональное использование свободных участков УДС под временные стоянки (с использованием различных систем, ограничивающих время нахождения на стоянке, строительство внеуличных временных автомобильных стоянок – как наземных, так и подземных);

оперативное перераспределение транспортных потоков в случае перегрузки отдельных участков УДС;

совершенствование подготовки водителей, ТС, технических средств ОДД, автоматизированной системы управления движением;

соответствие повышенным требованиям уровня профессиональной подготовки всех работников, причастных к обеспечению дорожного движения. Решение проблемных вопросов будет способствовать достижению БДД, удобства и экономичности эксплуатации ТС на улицах и дорогах страны.

Таким образом, несмотря на то, что решение проблем обеспечения БДД связано чаще всего с нарушением ПДД непосредственно его участниками, а также со многими техническими факторами (качеством автомобиля, уровнем его пассивной и активной безопасности), значительное число ДТП так или иначе связано с дорожными условиями и качеством дорожно-транспортной инфраструктуры (конструктивными параметрами и состоянием дороги), поэтому важным направлением повышения БДД является своевременное обследование автодорог с целью выявления аварийно-опасных участков.

Проведенное исследование позволило сформулировать следующие выводы:

назначением деятельности системы обеспечения БДД является обеспечение соблюдения различными министерствами, ведомствами,

предприятиями, учреждениями, а также должностными, физическими и юридическими лицами с применением убеждения, а в случае необходимости – и принуждения, требований норм, регламентирующих БДД для того, чтобы формировать состояние безопасности и защищенности всех его участников от ДТП и их последствий.

БДД во многом зависит от способности государства обеспечить безопасность пешеходов как наиболее уязвимых участников дорожного движения. Обеспечение безопасности пешеходов основано на достижении более полного соответствия дорожной инфраструктуры современным требованиям. Огромное значение имеют средства организации движения и потребности пешеходов, для защиты их от опасности; предупреждение их от внезапного появления на проезжей части; формирование стандартов общественной безопасности поведения на дороге; проведение комплексных мер контроля и надзора для соблюдения участниками дорожного движения установленных законодательством правил. Полной объективной информации, характеризующей состояние дорожно-транспортной инфраструктуры с точки зрения безопасности пешеходов, не имеется, однако общие показатели аварийности указывают на то, что основная часть наездов транспортных средств на пешеходов (примерно 90 %) происходит вне пешеходных переходов. В настоящее время необходимой дорожной инфраструктуры, которая отвечала бы новым условиям дорожного движения для пешеходов и могла бы надежно защитить их от наездов транспортных средств, недостаточно. Необходимо создание должного количества подземных, надземных и регулируемых пешеходных переходов, тротуаров, поднятых над уровнем проезжей части дороги, дорожных ограждений.

В статистике причин дорожно-транспортных происшествий отдельно выделяют так называемый дорожный фактор, к которому относят неблагоприятные дорожные условия и/или недостатки обустройства дороги техническими средствами организации дорожного движения. Как правило, речь идет об отсутствии дорожных знаков, дорожной разметки, наличии выбоин, колеиности, скользкости дорожного покрытия в зимний период, отсутствии уличного освещения и т. п.

С целью выявления влияния элементов автодорог на БДД профессор В. Ф. Бабков предложил при обследовании автодорог применение метода использования одного из элементов дороги и практически постоянных значений остальных влияющих на ДТП факторов. Оценка относительной вероятности ДТП на каждом участке осуществляется с помощью итогового коэффициента аварийности и позволяет более объективно оценивать степень опасности отдельных участков дороги и принимать более верное решение о необходимости определенных мероприятий и их очередности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Организация дорожного движения представляет собой комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий, направленных на оптимизацию условий формирования и движения транспортных и пешеходных потоков на дорожных и улично-дорожных сетях, включающая как деятельность по организации дорожного движения, так и смежные сферы жизнеобеспечения городов, связанные с территориальным и территориально-транспортным планированием, что позволяет учесть в необходимом объеме вопросы управления транспортным спросом и проблемы безопасности дорожного движения.

Безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, которое отражает степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Система обеспечения безопасности дорожного движения является многоуровневым комплексом взаимосогласованных организационных, правовых, социально-экономических, контрольных и иных мер, реализующихся уполномоченными на это государственными органами, а также иных действий общественных организаций, осуществляемых для предотвращения ДТП, повышения уровня защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий.

Дороги являются сложной динамической системой, которая включает в себя совокупность трех элементов: «человек (водитель, пассажиры и пешеход)», «автомобиль», «дорога», функционирующих в определенной «среде». Данные элементы взаимодействуют друг с другом, образуя определенную целостность. При этом самыми незащищенными участниками дорожного движения являются пешеходы.

В триаде «человек – автомобиль – дорога» такой ее компонент, как автомобильная дорога, по данным статистики, является причиной 10–15 % ДТП.

При этом она влияет на процесс движения путем двух составляющих факторов: переменных (метеорологическими условиями, временем года, суток) и постоянных (геометрические элементы дороги и земляного полотна).

Обследование автодорог состоит из комплекса подготовительных, полевых и камеральных работ, разнообразных по сложности и методике выполнения, включающих работы: оперативные, текущие, контрольные, сезонные, частичные, комплексные.

При обследовании автодорог уточняются их основные технико-эксплуатационные показатели, к числу которых можно отнести шероховатость, ровность дорожного покрытия, наличие уклонов в продольном и поперечном профилях.

С целью выявления влияния элементов автодорог на БДД профессор В. Ф. Бабков предложил метод использования одного из элементов дороги и практически постоянных значений остальных влияющих на ДТП факторов. Оценка относительной вероятности ДТП на каждом участке осуществляется с помощью итогового коэффициента аварийности и позволяет более объективно оценивать степень опасности отдельных участков дороги и принимать более верное решение о необходимости конкретных мероприятий и их очередности.

Исследование компетенции подразделений Госавтоинспекции позволяет выделить следующие основные административно-правовые формы деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения:

- организация и проведение плановых и внеплановых проверок;
- систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований безопасности, анализ и прогнозирование состояния исполнения обязательных требований безопасности при осуществлении юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами своей деятельности;
- надзор за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме;
- выезд на место дорожно-транспортного происшествия;
- применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях.

Кроме обозначенных административно-правовых форм деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения в практической деятельности используется в соответствии с функциональным назначением подразделений совокупность иных форм управляющего воздействия на общественные отношения, связанные с организацией и обеспечением безопасности дорожного движения, носящих как правовой, так и организационный характер.

Например, одной из административно-правовых форм деятельности Госавтоинспекции по надзору за строительством и реконструкцией УДС, наравне с проведением плановых и внеплановых проверок, является и принятие участия представителя-

ми Госавтоинспекции в рабочей комиссии и комиссии по приемке выполненных работ по строительству (реконструкции) участков автомобильных дорог (улиц), железнодорожных переездов, дорожных сооружений, линий городского электрического транспорта.

В связи с реформированием контрольно-надзорной деятельности органов исполнительной власти, местного самоуправления осуществлено принятие федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», создающего законодательную основу для реализации механизма «регуляторной гильотины».

Принятие рассматриваемого закона заложило новые принципы установления и оценки применения обязательных требований, связанных с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля (законность обязательных требований и их обоснованность, правовая определенность и системность, открытость и предсказуемость обязательных требований их исполнимость)¹.

Таким образом, административно-правовые формы деятельности Госавтоинспекции МВД России в сфере организации дорожного движения и обеспечения его безопасности будут трансформироваться, модернизироваться и совершенствоваться в соответствии с новыми принципами осуществления государственного контроля (надзора).

Систему нормативно-правового регулирования БДД составляют международные нормативные акты, Конституция РФ, федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, основной объем регулирования осуществляется ведомственными актами МВД России и Минтранса РФ, принято и обновлено большое число нормативно-технических документов (стандартов, норм, правил, отраслевых дорожных методик), регламентирующих порядок организации и обеспечения БДД.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. неконтролируемый рост автомобилизации населения и углубляющийся разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети названы одними из основных рисков безопасности дорожного движения. В связи с этим большое значение приобретает эффективное правовое регу-

¹ Об обязательных требованиях в Российской Федерации: федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ // Российская газета. 2020. 5 авг. Начало действия документа – 1 ноября 2020 г. (за исключением отдельных положений).

лирование вопросов организации дорожного движения, на которое направлен новый Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступивший в силу с 30.12.2018, который призван объединить все действующие нормы и правила, регламентирующие вопросы ОДД, транспортного развития территорий, а также управления данными процессами.

В нем определяется компетенция федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов РФ и органов местного самоуправления в решении вопросов организации и управления дорожным движением.

Таким образом, положения Закона призваны закрепить единую систему правового регулирования дорожного движения и единый подход к ОДД на территории России с целью создания правовых условий для обеспечения БДД.

Непосредственное осуществление задач по обеспечению БДД возлагается на подразделения Госавтоинспекции МВД России, основной задачей которых является «...обеспечение соблюдения 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».

Для службы Госавтоинспекции постоянный текущий контроль за состоянием УДС – основной функционал сотрудников. Данный контроль может быть реализован в нескольких формах: по сроку проведения выделяют плановый, внеплановый контроль, по форме проведения – комплексная, специальная, контрольная, повседневная проверка.

Комплексная проверка обычно проводится 1 раз в год в период с 1 апреля по 1 июня каждого года и включается в план проведения проверок на текущий год. Продолжительность проверки в этом случае не должна превышать 1 месяц, и проводится она только в составе комиссии.

Специальные проверки преследуют цель определения готовности УДС к эксплуатации в осенне-зимний период, соответственно, и проводятся они в период с 01.09 по 15.10. В ходе проведения этой проверки инспектор дорожного надзора имеет право привлекать к административной ответственности за нарушение правил обеспечения безопасности дорожного движения.

Повседневный надзор осуществляется в целях принятия оперативных мер к устранению возникших в процессе эксплуатации дорог недостатков, которые составляют угрозу безопасности участников дорожного движения, и проводится он сотрудниками дорожной инспекции и инспекторами ДПС.

Таким образом, содержание дорожного надзора (надзора за строительством, ремонтом и содержанием дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов) состоит в том, что Госавтоинспекция как уполномоченный орган, используя предусмотренные нормативно-правовыми актами формы и способы контроля, устанавливает соблюдение или несоблюдение действующего законодательства в части обеспечения БДД и его участников, а при выявлении нарушений принимает меры по привлечению виновного лица к ответственности.

В связи с этим возникает необходимость развернутой регламентации контрольно-надзорных отношений в рамках Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в ст. 14 которого считаем возможным закрепить основания и порядок установления временного ограничения, запрещения дорожного движения и изменения его организации по дорогам, улицам, на отдельных участках дорог и улиц, а также на железнодорожных переездах.

В целях нормативного определения порядка применения указанных видов мер необходимо дополнить п. 12 Положения о Госавтоинспекции МВД России от 15.06.1998 № 711 подпунктом «э» следующего содержания: «Направлять в компетентные органы исполнительной власти и органы местного самоуправления письменную информацию о выявленных нарушениях правил, нормативов и стандартов (технических регламентов) при содержании дорог, улиц, дорожных сооружений, иных объектов дорожной инфраструктуры в части обеспечения безопасности дорожного движения, которая подлежит обязательному рассмотрению данными органами в течение месяца со дня поступления с письменным уведомлением в пределах этого срока соответствующего органа Госавтоинспекции о мерах, принятых по результатам ее рассмотрения. Указанная письменная информация направляется главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения соответствующего уровня».

Представляется, что реализация в законодательстве указанных мер будет способствовать более эффективному выполнению Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России возложенных на нее задач.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты и акты официального толкования

1. Конвенция о дорожном движении от 1949 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
2. Конвенция о дорожном движении 1968 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
3. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
4. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
5. Протокол о дорожных знаках и сигналах от 1949 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
6. Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах 1998 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
7. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний от 1958 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
8. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 г. // Международное право в документах. Москва: Норма, 2006.
9. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (в ред. от 14 марта 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 11. Ст. 1416.
10. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (в ред. от 31 июля 2020 г., с изм. от 28 августа 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 29. Ст. 4504.
11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 31 июля 2020 г., с изм. от 11 августа 2020 г.) // Российская газета. 2020. 6 авг.
12. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 30 июля 2019 г.) // Российская газета. 2018. 29 дек.

13. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ (в ред. от 20 июля 2020 г.) // Российская газета. 2020. 16 июля.

14. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ (в ред. от 31 августа 2020 г.) // 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5023.

15. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах: постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 (в ред. от 16 мая 2020 г.) // СЗ РФ. 2020. № 21. Ст. 3283.

16. 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 [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (в ред. от 21 декабря 2017 г.). URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23.01.2018).

17. 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 [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 30 марта 2015 г. № 380 (в ред. от 30 декабря 2016 г.). URL: [//www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 09.01.2017).

18. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

19. ГОСТ 32825-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

20. ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к экс-

плутационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

21. ОДМ 218.4.005-2010. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

22. ОДМ 218.6.015-2015. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200120721> (дата обращения: 15.08.2020).

23. ОДМ 218.4.039-2018. Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Литература

1. *Mayo E.* The Social Problems of an Industrial Civilization. London, 1949.

2. *Алимов А. С., Митрошин Д. В.* Международное нормативное регулирование в области дорожного движения: проблемы и перспективы // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017.

3. *Амеличкин А. В., Исаев М. М.* Особенности обеспечения безопасности пешеходов в темное время суток // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). Орел, 2017.

4. *Антонова Л. Б.* Современные проблемы административно-правового регулирования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. 2018. № 4–3 (4).

5. *Атаманчук Г. В.* Теория государственного управления: курс лекций. Москва, 1997. 400 с.

6. *Бабков В. Ф.* Дорожные условия и безопасность движения: учебник для вузов. Москва: Транспорт, 1982. 288 с.

7. Виды обследований автомобильных дорог. URL: <https://studfiles.net/preview/5776310/page:21/> (дата обращения: 10.09.2020).

8. *Вицке Р. Э.* Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России на современном этапе // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам ежегодной

Всероссийской научно-практической конференции / под общей редакцией Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. Санкт-Петербург, 2018.

9. *Воеводин Е. С., Фомин Е. В., Пулянова К. В., Асхабов А. М., Кашура А. С., Голуб Н. В.* Определение оптимальных параметров элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2018. Т. 22. № 5 (136).

10. *Гамаюнов А. И., Щербаков И. С.* Об основных направлениях деятельности ГИБДД // Актуальные вопросы транспортной безопасности: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 2017.

11. *Голомазов А. Е., Фардетдинова Л. А.* Анализ административной практики и статистики дорожного надзора ГИБДД МВД России // Верховенство права и правовое государство: сборник статей Международной научно-практической конференции. Уфа, 2018.

12. *Горбовской А. В., Несмеянов А. А.* Обеспечение безопасности пешеходов в условиях дорожного движения // Актуальные вопросы транспортной безопасности: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 2017.

13. Госавтоинспекция МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.09.2020).

14. *Губенков О. Е.* Исследование причин и условий дорожно-транспортной аварийности в системе «человек – транспортное средство – автомобильная дорога – окружающая среда» // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2018. № 3 (76).

15. *Дандарова Т. К.* Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в РФ: материалы XI Всероссийской молодежной научно-практической конференции / под редакцией И. А. Шаралдаевой. Улан-Уде, 2017.

16. *Добряков С. А.* О мерах по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017.

17. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2020 года. Информационно-аналитический обзор. Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. 25 с.

18. *Елагин А. Г., Калюжный Ю. Н.* Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Кали-

нинградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49).

19. *Еранова А. А., Седов Д. В.* Влияние погодных условий на безопасность дорожного движения в Республике Бурятия // Актуальные вопросы транспортной безопасности: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 2017.

20. *Зеликов В. А., Денисов Г. А., Стеганцева К. В., Ющенко А. В.* Об организации дорожного движения на пешеходных переходах // Актуальные проблемы науки и образования на современном этапе: сборник научных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции. Воронеж, 2018.

21. *Киричѐк Е. В.* Организационно-правовой механизм обеспечения конституционных прав и свобод человека и гражданина в условиях взаимодействия полиции и институтов гражданского общества в Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук. Москва, 2015.

22. *Козлов Ю. М.* Административное право: учебник. Москва: Юристъ, 1999. 320 с.

23. *Кондрина С. С.* Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных отношений // Научная дискуссия: вопросы экономики и управления: сборник материалов IV Международной научно-практической конференции. Москва, 2018.

24. *Коноплянко В. И.* Организация и безопасность дорожного движения. Москва: Высшая школа, 2007.

25. *Корепанова Н. В.* Международный опыт оценки безопасности дорожного движения // Современные инновации в науке и технике: сборник научных трудов 7-й Всероссийской научно-технической конференции с международным участием; ответственный редактор А. А. Горохов. Курск, 2017. С. 113.

26. *Косолапов А. В., Реветнев А. А., Андриянов А. Ю.* Проблема сохранения аварийности пешеходов на фоне улучшения показателей безопасности дорожного движения: сборник материалов IX Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых с международным участием «Россия молодая» / ответственный редактор С. Г. Костюк. Кемерово, 2017.

27. *Костычаков В. Ф.* Дорожно-транспортные происшествия в Российской Федерации: статистика, основные причины возникновения ДТП // Аллея науки. 2018. Т. 1. № 8 (24).

28. *Кочеткова Н. Д.* К вопросу об административно-правовом статусе органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения в Российской Федерации // Современное состояние

и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / под редакцией Ю. Н. Калюжного. Орел, 2018.

29. *Кретов М. А.* Регулирование автомобилизации и авто-мобилепользования как элемент стратегического управления городской транспортной системой // Экономика, управление, финансы: материалы IV Международной научной конференции. Пермь, 2015.

30. *Кулдошина В. В.* Факторы, влияющие на обеспечение безопасности дорожного движения, пешеходов г. Сургута // Экология и безопасность жизнедеятельности: сборник статей XVIII Международной научно-практической конференции. Пенза, 2018.

31. *Кучерова А. А., Гатиятуллин М. Х.* Влияние дорожных условий на уровень безопасности дорожного движения // Аллея науки. 2018. Т. 1. № 9 (25).

32. *Лукичев Ю. В.* О некоторых вопросах административного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам ежегодной Всероссийской научно-практической конференции / под общей редакцией Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. Санкт-Петербург, 2018.

33. *Лукьянов В. В.* Обеспечение безопасности дорожного движения: учебное пособие. Москва: Транспорт, 1983.

34. *Лушиников Н. А., Бешенцев В. С., Грешников А. И.* Пути повышения безопасности движения на автомобильных дорогах // Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки: материалы Всероссийской конференции с международным участием. Москва, 2017.

35. *Лысенков Д. В., Курлаев Г. А., Левшина К. В., Снурницына Л. Г., Моргунов Л. В., Бодров А. С.* Анализ дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации и меры по их профилактике // Современная наука: актуальные вопросы и перспективы развития: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общей редакцией А. И. Вострецова. Нефтекамск, 2017.

36. *Магеррамов Р. К.* Проблема дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов в деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения // Ключевые проблемы и передовые разработки в современной науке: сборник

научных трудов по материалам I Международной научно-практической конференции. Смоленск, 2017.

37. *Майоров В. И.* Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 3.

38. *Майоров В. И., Денисенко В. В.* Позитивная концептуальность и недоработанность отдельных положений нового законодательства в области организации дорожного движения в Российской Федерации // Общество и право. 2018. № 4 (66).

39. *Макагонов А. Е., Шевцова А. Г.* Влияние погодно-климатического фактора на безопасность и режимы движения транспортных средств // Развитие теории и практики автомобильных перевозок, транспортной логистики: сборник научных трудов кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте» (с международным участием). Министерство образования и науки Российской Федерации: Омск: Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), 2017.

40. *Мелёхин А. В.* Административное право Российской Федерации: курс лекций. Москва, 2009. 562 с.

41. *Павлова Л. В., Павлов А. А., Вронская Д. А.* Задачи благоустройства автомобильных дорог // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Строительство: сборник статей. Самара: Самарский государственный технический университет, 2017.

42. *Павлова Л. Н.* Исследование влияния дорожных условий на безопасность движения на автомобильных дорогах // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Строительство: сборник статей. Самара, 2018.

43. *Панкратов О. В., Антоновский А. А.* Государственно-частное партнерство в России: опыт финансирования проектов // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 6 (37).

44. *Пикина Е. А.* Государственная управленческая деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения и роль ГИБДД МВД России в ее совершенствовании // Актуальные проблемы административной деятельности органов внутренних дел (посвящается 25-летию юбилею кафедры административной деятельности органов внутренних дел): материалы межвузовской научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2018.

45. *Полукаров В. М.* Организация движения транспорта и пешеходов на городских пересечениях в одном уровне / В. М. Полукаров, А. А. Шалатов. Москва: Транспорт, 1972.

46. *Порублев А. В.* Вопросы классификации международно-правовых актов в области организации дорожного движения // Вестник СевКавГТИ. 2017. № 4 (31).

47. *Пугачев И. Н.* Организация и безопасность дорожного движения: учебное пособие для студентов высших учебных заведений / И. Н. Пугачев, А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. Москва, 2009.

48. *Рыдченко К. Д.* Некоторые проблемы нормативного регулирования и правоприменения в сфере надзора полиции за дорожным движением // Актуальные проблемы административной деятельности полиции: материалы II Всероссийской научно-практической конференции. Краснодар, 2017.

49. *Сараев Е. И.* Понятие и содержание организации дорожного движения (от технических аспектов к правовым) // Общество и право. 2013. № 3 (45).

50. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 24.09.2020).

51. *Семененко Г. М., Демченко Д. А., Шанбагомедов К. И.* К вопросу о причинах дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации // Сфера знаний: вопросы науки в интерпретации современного образовательного процесса: сборник научных трудов. Казань, 2018.

52. *Семенченко П. И.* Актуальные вопросы использования специальных знаний при установлении причины дорожно-транспортных происшествий, произошедших на участках дороги в местах выполнения дорожных работ // Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики: сборник научных трудов участников Международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2018.

53. *Смелкова К. В.* Обеспечение безопасности дорожного движения путем визуализации пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах // Новая наука: современное состояние и перспективы развития: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общей редакцией А. И. Вострецова. Нефтекамск, 2017.

54. *Ставцева А. А., Милина М. Ю., Савельева М. С.* Исследование пешеходных потоков и пути повышения безопасности пешеходов // Современные научные исследования: теория и практика: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общей редакцией А. И. Вострецова. Нефтекамск, 2017.

55. *Терентьев В. В., Киселев В. А., Андреев К. П., Шемякин А. В.* Мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения // Транспортное дело России. 2018. № 3.

56. *Тишков С. А., Колосов А. В.* Некоторые вопросы совершенствования надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник статей. Орел, 2017.

57. *Токмянин Н. А.* Обеспечение безопасности дорожного движения на основе улучшения условий движения // Научный поиск курсантов: сборник материалов республиканской научной конференции, посвященной 70-летию образования Могилевского института МВД; ответственный редактор Ю. А. Матвейчев. Могилев, 2018.

58. *Филь М. Ю.* Совершенствование административно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения как одно из приоритетных направлений деятельности российского государства: сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения), посвященной 70-летию доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Ю. Е. Аврутина: в 3-х ч. / под редакцией Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. Санкт-Петербург, 2017.

59. *Черныш О. О.* Роль общественных объединений в обеспечении безопасности пешеходов // Фундаментальные и прикладные исследования молодых ученых: сборник научных трудов II Международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. Министерство образования и науки Российской Федерации: Омск: Правительство Омской области: Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), 2018.

60. *Чесноков А. М., Бобынцев Д. О., Дегтярев С. В.* Метод анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях на аварийно-опасном участке дорог в населенном пункте // Информационные системы и технологии: сборник материалов IV Международной научно-технической конференции. Курск, 2018.

61. *Чуклинов Н. Н., Мартынов В. П.* Современные методы организации дорожного движения: проблемы, пути, решения // О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. Москва, 2017.

62. *Шаблинский П. П.* Виды и причины дорожно-транспортных происшествий // Научные тенденции: Юриспруденция:

сборник научных трудов по материалам XII Международной научной конференции. Самара, 2018.

63. *Шаблинский П. П.* О Федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения // Научный диалог: Молодой ученый: сборник научных трудов по материалам XV Международной научной конференции. Самара: Международная Объединенная Академия Наук, 2018.

64. *Юсупов М. Ф.* Организация дорожного движения и безопасность в Федеральном законе от 29.12.2017 года № 443-ФЗ // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2018. № 3 (13).

65. *Якубенко Н. В.* Политика безопасности и сущность антропотехнической системы дорожного движения (социально-правовые и технические аспекты). Тюмень, 2000.

66. *Янгиров А. И., Панферкина И. С.* О некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Развитие современной науки: теоретические и прикладные аспекты: сборник статей студентов, магистрантов, аспирантов, молодых ученых и преподавателей / под общей редакцией Т. М. Сигитова. Пермь, 2017.

Учебное издание

Калужный
Юрий Николаевич

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ
В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Редактор *Д. В. Алентьев*
Верстка *С. Н. Портнова*

Подписано в печать 29.07.2021. Формат 60 × 84 $\frac{1}{16}$.
Усл.печ. л. 4,88. Уч.-изд. л. 4,15. Тираж 174 экз. Заказ № 34у

Отделение полиграфической и оперативной печати РИО
Академии управления МВД России
125993, Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, д. 8

ISBN 978-5-907187-82-5



9 785907 187825

