



university

Тюменский
индустриальный
университет

**ПРОБЛЕМЫ
ОРГАНИЗАЦИИ И
ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

www.tyuiu.ru

"Дорожные условия и безопасность движения"- профилирующая дисциплина. В нашей стране нормирование требований к автомобильным дорогам ведётся с точки зрения обеспечения условий для безопасного движения.

Во всех областях дорожных знаний регламентируются вопросы связанные с безопасностью функционирования транспортных сооружений, такие, например, как:

1. методика оценки проектных решений;
2. схемы размещения и установки технических средств организации дорожного движения;
3. расчётные скорости и нагрузки на ось автомобиля;
4. геометрические параметры поперечного и продольного профили дороги;
5. ландшафтное проектирование;
6. пересечения и примыкания дорог;
7. мосты;
8. тоннели;
9. велосипедные дорожки;
10. дорожные устройства;
11. обстановка и озеленение;
12. тротуары и пешеходные переходы.

Дисциплина содержит научные и практические методы оценки состояния системы "**транспортные потоки - дорожные условия**" и принятия решений по её оптимизации.

Основной принцип - разделение потоков в пространстве и во времени.

Для **разделения потоков в пространстве** служат полосы движения, транспортные развязки, пешеходные переходы.

Потоки во времени разделяются с помощью дорожной сигнализации, в первую очередь светофорной. В ряде случаев разделение потоков обеспечивают Правила дорожного движения.

Организация дорожного движения (ОДД)- это комплекс инженерных и организационных мероприятий, обеспечивающих экономичное, безопасное и комфортабельное движение транспортных и пешеходных потоков.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД

ДУиБД- это самостоятельная отрасль техники, включающая в себя регулирование движения транспортных потоков и оптимизацию дорожных сетей с учётом местности, в которой проложены или прокладываются улицы.

Совокупность мероприятий по ОДД включает в себя:

1. оптимальное размещение дорожных сетей и оптимизацию дорожных условий на отдельных маршрутах;
2. рационализацию маршрутов и диспетчеризацию движения;
3. рациональные правила дорожного движения и эффективный контроль за их соблюдением;
4. организацию стоянок, остановок общественного транспорта;
5. освещение автомобильных дорог;
6. регулирование дорожного движения, в том числе и автоматизированное;
7. борьбу с транспортным шумом и загрязнением окружающей среды.

Задачи: безопасное, экономичное и комфортабельное движение

АВАРИЙНОСТЬ

Безопасность как качество дорожного движения имеет количественную оценку, которая характеризуется понятием **аварийность**.

Состояние аварийности определяется как абсолютным количеством ДТП, так и удельными показателями, т.е. количеством ДТП, отнесённых к:

- определённому количеству транспортных средств (обычно к 10 тыс.),
- пробегу транспортных средств (чаще всего к 100 тыс. км),
- численности населения.

Состояние аварийности характеризуется также числом убитых и раненых и размером материального ущерба, причинённого дорожно-транспортными происшествиями.

КРУГ ВОПРОСОВ ИНЖЕНЕРА ПО ОДД

В условиях интенсивного движения выбрать и реализовать наивысшие экономичность, безопасность, комфортабельность движения - значит решить сложную, многовариантную задачу. К этому призваны инженеры по ОДД.

Круг вопросов инженера по ОДД весьма обширен:

1. разработка и реализация мероприятий по повышению безопасности движения;
2. увеличение пропускной способности существующей улично-дорожной сети;
3. анализ и оценка проектов строительства или реконструкции автомобильных дорог;
4. удовлетворение населения в быстрых и удобных перевозках;
5. воздействие транспортных потоков на окружающую среду.

В современных условиях основы ОДД являются неременной составляющей при подготовке специалистов по дорожному строительству.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. **Федеральный закон от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»** (с изменениями: последнее от 27.12.18);
2. **Федеральный закон РФ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»** (с изменениями: последнее от 03.08.18);
3. **Федеральный закон от 08.11.2007 №257 ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"** (с изменениями 27.12. 2018 года);
4. **Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ** (с изменениями: последнее от 27.12.18);
5. **Указ Президента РФ от 01.03.2011 № 248** (ред. от 24.10.2018) **"Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации"**;
6. **Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711** (ред. от 15.09.2018) **"О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения"** (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации");
7. **Правила дорожного движения РФ**, утвержденные Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.93 № 1090 (с последующими изменениями, последнее - от 04.12.2018).

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Среди многочисленных факторов, влияющих на эффективность и безопасность дорожного движения, одно из первых мест занимает несовершенство нормативного правового регулирования в сфере дорожного движения. Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере.

Вся совокупность таких актов представляет собой определенную систему, которую составляют Конституция РФ, федеральные законы, акты Президента России, постановления Правительства РФ, ведомственные (межведомственные) нормативно-правовые акты как федерального, так и регионального уровней. Наряду с российскими правовыми актами в эту систему входят и международные документы по безопасности дорожного движения, к которым присоединилась Российская Федерация.

В настоящее время сфера безопасности дорожного движения на федеральном уровне регулируется 14 федеральными законами, 9 указами Президента России, 35 постановлениями Правительства РФ.

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

В настоящее время в России правовое регулирование вопросов дорожного движения в основном осуществляется Федеральным законом от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее - ФЗ-196), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ и регулирует вопросы, связанные с охраной жизни, здоровья и имущества граждан, защитой их прав и законных интересов, а также защитой интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

В соответствии с Конституцией РФ на территории России являются обязательными к исполнению положения норм международного права, к которым в сфере дорожного движения относятся ряд международных актов, подписанных Российской Федерацией.

Не выполняется положение **ч. 4 ст. 18 Ф3-196**, согласно которой транспортные средства, **прошедшие техническое обслуживание и ремонт**, должны отвечать требованиям нормативов, регламентирующих техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении. Причем это должно подтверждаться соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг. Такие документы **предприятиями автосервиса** не выдаются, более того, они **не несут ответственности в случаях, когда прошедшее обслуживание транспортное средство из-за неисправности попадает в ДТП** или только что прошедшее в автосервисе профилактику транспортное средство может не пройти государственный технический осмотр.

В **ст. 23.1 Ф3-196** указано что, перечни **медицинских противопоказаний**, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливаются Правительством Российской Федерации, при которых гражданину РФ запрещается управлять транспортными средствами, но не указано где именно этот перечень.

«Ч.4. Перечни медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливаются Правительством Российской Федерации».

НЕСООТВЕТСТВИЕ ПДД КОНСТИТУЦИИ

Из Конституции РФ четко следует, что **ограничения прав и свобод граждан должны устанавливаться только федеральными законами**, а не ведомственными нормативными актами. Примером тому могут служить ПДД, которые представляют собой документ, затрагивающий интересы всех участников дорожного движения.

Содержащиеся в них сегодня положения имеют различный правовой статус и многие из них **определяют права и обязанности водителей, пешеходов, пассажиров, и поэтому должны устанавливаться только федеральными законами**. В частности, к таким положениям можно отнести некоторые пункты разд. 2 «Общие обязанности водителей», разд. 3 «Применение специальных сигналов», разд. 4 «Обязанности пешеходов», разд. 5 «Обязанности пассажиров».

Отдельные статьи ПДД, касающиеся порядка движения, также затрагивают права и обязанности водителей, пешеходов и пассажиров. Это относится к некоторым статьям разд. 10 «Скорость движения», разд. 11 «Обгон, встречный разъезд», разд. 12 «Остановка и стоянка», разд. 14 «Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств», разд. 17 «Движение в жилых зонах», разд. 18 «Приоритет маршрутных транспортных средств», разд. 21 «Учебная езда», разд. 22 «Перевозка людей», разд. 23 «Перевозка грузов», разд. 24 «Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных».

Много вопросов вызывает п. **2.3.3 ПДД**, согласно которому **водитель обязан предоставлять транспортное средство сотрудникам полиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством; а также медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни. При этом не регламентируется порядок предоставления водителем транспортного средства для указанных целей, каким именно сотрудникам и на основании каких документов и условий должно предоставляться транспортное средство. Обойден этот вопрос и в ФЗ-196. Очевидно, такая норма необходима, но она должна быть установлена с учетом ст. 35 и 55 Конституции РФ и исключать возможность проявления волюнтаризма.**

ПДД вводят бланкетную норму режима труда и отдыха водителей. Кроме того, **ст. 20 ФЗ-196** установлено, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории РФ деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны соблюдать установленный законодательством **РФ режим труда и отдыха водителей**. Однако такой режим на сегодняшний день нашим законодательством не установлен, а нормы Трудового кодекса РФ, регулирующие продолжительность рабочего времени, не применимы к нормированию труда водителей. Поэтому необходимо предусмотреть на законодательном уровне ответственность за нарушение нормативов работы водителей на линии.

РАССМОТРЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ЦЕЛОМ ПОЗВОЛЯЕТ СДЕЛАТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ВЫВОДЫ:

1. Соответствующие нормативные правовые акты Российской Федерации во многом не систематизированы, их разработка слабо координируется, они не отвечают единым принципам. В существующих нормативных правовых актах в данной сфере имеется немало противоречий и правовых пробелов.
2. Проблема усугубляется тем обстоятельством, что **сфера дорожного движения регламентируется нормативными правовыми актами, относящимися к разным отраслям** права либо разным отраслям законодательства, которые в ряде случаев не только отличаются подходами к регулированию общественных отношений, но и **используют неодинаковую терминологию**. Данную сферу регулирует множество нормативных правовых актов, зачастую оперирующих разными определениями и трактовками, по сути дела, одних и тех же понятий.

3. Проведенный выше анализ ФЗ «О дорожном движении» показал, что **часть его положений требует корректировки и приведения в соответствие с действующим законодательством, поскольку вопросы дорожного движения и его безопасности неразрывно связаны.** Очевидно, поэтому авторы ФЗ-196 свершено справедливо включили в него отдельные положения, которые по существу относятся к вопросам, регулирующим дорожное движение. По этим же причинам в предлагаемом содержании проекта закона «О дорожном движении» (при отсутствии в нем специальной главы, посвященной вопросам безопасности движения), часть вопросов будет дублировать содержание ФЗ-196. Если исключить из законопроекта эти положения и предусмотреть в нем отсылочные нормы к действующему ФЗ-196, то, с одной стороны, нарушится логика законопроекта, а с другой стороны, время требует, чтобы в соответствующие положения ФЗ-196 были внесены коррективы. Такая конструкция будет сложной и плохо воспринимаемой теми, для кого пишется законопроект. Учитывая изложенное, предлагается рассмотреть вопрос о включении части положений ФЗ-196 в подготавливаемый законопроект в качестве отдельной главы с последующей отменой ФЗ-196.

4. Серьезным вопросом является и нередкая **сложность терминов и юридических конструкций, используемых в законодательных, подзаконных и ведомственных актах**, регулирующих сферу дорожного движения. Обеспечение четкости и простоты понимания норм является общей задачей нормотворчества, но в сфере дорожного движения решение такой задачи особенно актуально. Нормативные правовые акты, регулирующие отношения в данной сфере, предназначены для понимания и пользования ими огромным количеством лиц, причем далеко не всегда имеющих достаточное образование.

5. Необходимо отметить, что **субъективные правоотношения, связанные с дорожным движением, весьма широки**. В связи с чем затрагиваемые данными правоотношениями интересы их субъектов **относятся практически ко всем отраслям права**. Анализ имеющийся ситуации нормативного регулирования данной сферы правоотношений показывает, что в связи с большим объемом регулируемых интересов, **спектр нормативно-правовых актов довольно широк - от международных документов до ведомственных инструкций**. И практически каждый из указанных нормативных актов самостоятельно определяет те понятия и термины, которые он использует. Отсутствие единообразия влечет как сложность толкования данных нормативных актов, так и их прямое противоречие друг другу.

6. Рассмотренная **нормативная правовая база** в сфере дорожного движения зачастую **не отвечает существующим в стране социально-экономическим отношениям, не соответствует конституционным принципам разделения полномочий** и предметов ведения между органами государственной и, прежде всего исполнительной власти, власти субъектов РФ, органами местного самоуправления.

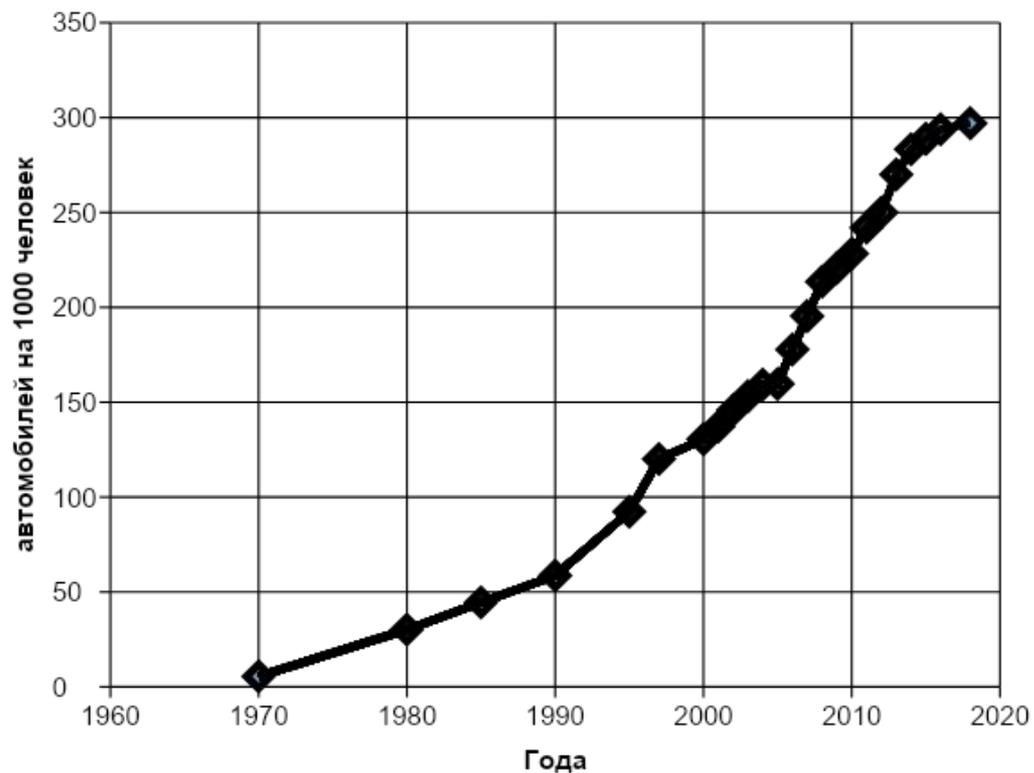
7. Во многих случаях **права и свободы участников дорожного движения, других лиц, причастных к организации и функционированию сферы дорожного движения, ограничиваются различного рода подзаконными и отраслевыми нормативными правовыми актами**, регулируемыми общественные отношения в данной сфере. Тем самым **нарушается положение ч. 3 ст. 55 Конституции РФ** о том, что права и свободы гражданина могут быть ограничены только федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты здоровья, прав и законных интересов других лиц.

8. **По сравнению с нормами международного права отечественное законодательство в сфере дорожного движения уступает по степени детализации** и кругу регулируемых вопросов, в том числе регулирующих безопасность дорожного движения.

9. Как показал анализ законодательства некоторых стран, **в законы о дорожном движении этих стран в общем виде включены некоторые разделы ПДД. В то же время ПДД существуют в виде самостоятельного нормативного акта.** Представляется целесообразным такой же подход принять и для нашей страны, т.е. наряду с существованием федерального закона, ПДД будут

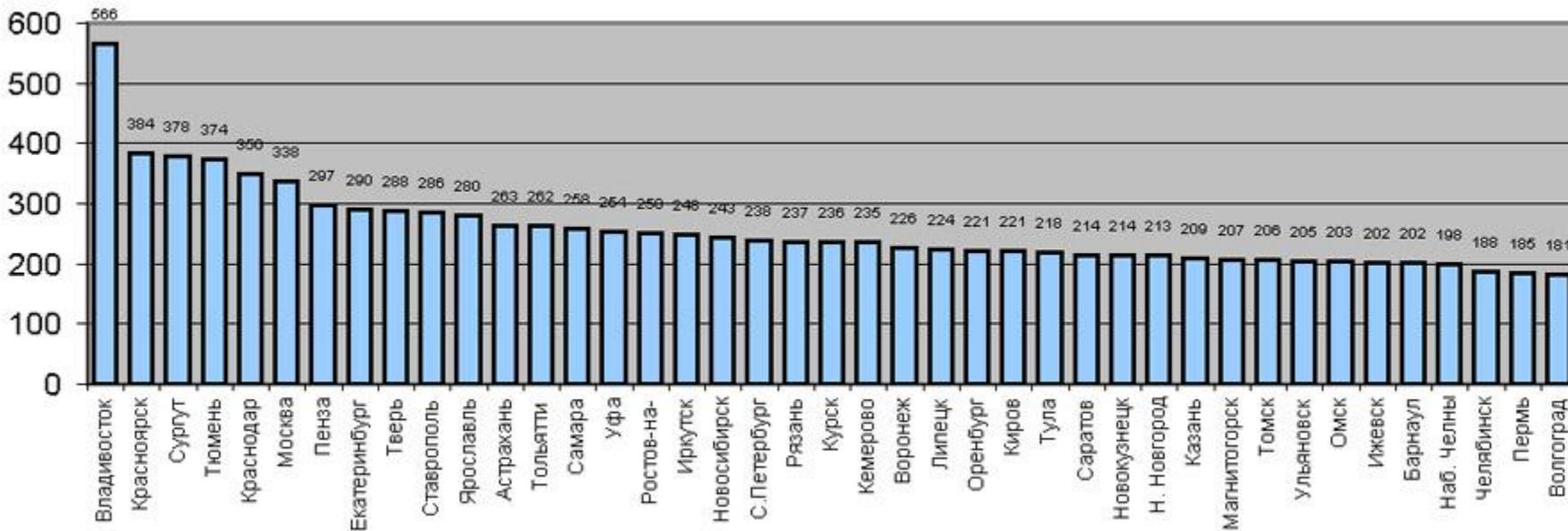
УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В РОССИИ

год	автомобилей на 1000 человек
1970	5,5
1980	30,2
1985	44,5
1990	58,6
1995	92,3
1997	120
2000	130,5
2001	137,2
2002	145,8
2003	153,2
2004	159,3
2005	159,6
2006	177,8
2007	195,4
2008	213,5
2009	220,8
2010	228,3
2011	242,0
2012	250
2013	270
2014	283,3
2015	288,8
2016	293,8
2018	297



УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В РОССИИ

Кол-во автомобилей на 1000 жителей



*2009 г.

УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В РОССИИ 01.07.2016

№	регион	обеспеченность на 1 тыс. чел.	№	регион	обеспеченность на 1 тыс. чел.	№	регион	обеспеченность на 1 тыс. чел.
1.	Камчатский край	472	29.	Курганская обл.	302	57.	Архангельская обл.	257
2.	Приморский край	437	30.	Тульская обл.	300	58.	Ярославская обл.	256
3.	Московская обл.	347	31.	Магаданская обл.	293	59.	Кировская обл.	253
4.	Калининградская обл.	344	32.	Ростовская обл.	292	60.	Мордовия	241
5.	Калужская обл.	342	33.	Вологодская обл.	291	61.	Ненецкий АО	240
6.	Карелия	341	34.	Челябинская обл.	291	62.	Забайкальский край	239
7.	Псковская обл.	336	35.	Коми	290	63.	Амурская обл.	239
8.	Ханты-Мансийский АО (Югра)	327	36.	Красноярский край	289	64.	Брянская обл.	237
9.	Рязанская обл.	324	37.	Ленинградская обл.	284	65.	Северная Осетия (Алания)	235
10.	Мурманская обл.	321	38.	Курская обл.	284	66.	Кемеровская обл.	234
11.	Санкт-Петербург	316	39.	Иркутская обл.	283	67.	Пермский край	231
12.	Сахалинская обл.	315	40.	Саратовская обл.	282	68.	Калмыкия	228
13.	Орловская обл.	314	41.	Омская обл.	281	69.	Хабаровский край	227
14.	Тверская обл.	314	42.	Свердловская обл.	281	70.	Еврейская АО	224
15.	Оренбургская обл.	314	43.	Томская обл.	281	71.	Ивановская обл.	221
16.	Белгородская обл.	313	44.	Башкортостан	277	72.	Алтай	220
17.	Тамбовская обл.	311	45.	Новосибирская обл.	276	73.	Марий Эл	214
18.	Тюменская обл.	311	46.	Костромская обл.	273	74.	Кабардино-Балкария	213
19.	Смоленская обл.	310	47.	Удмуртия	272	75.	Чувашия	212
20.	Ямало-Ненецкий АО	309	48.	Адыгея	271	76.	Якутия (Саха)	203
21.	Самарская обл.	309	49.	Астраханская обл.	270	77.	Бурятия	196
22.	Москва	308	50.	Нижегородская обл.	268	78.	Карачаево-Черкессия	182
23.	Новгородская обл.	308	51.	Владимирская обл.	266	79.	Тыва	181
24.	Хакасия	308	52.	Пензенская обл.	265	80.	Дагестан	171
25.	Татарстан	307	53.	Ульяновская обл.	263	81.	Ингушетия	142
26.	Воронежская обл.	307	54.	Алтайский край	263	82.	Чечня	131
27.	Липецкая обл.	304	55.	Волгоградская обл.	261	83.	Чукотский АО	88
28.	Краснодарский край	304	56.	Ставропольский край	261		ВСЕГО по России	285

УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В РАЗНЫХ СТРАНАХ НА 2012 ГОД

№ п/п	страна	автомобилей на 1000 человек
1	Монако	908
2	США	802
3	Исландия	746
4	Люксембург	739
5	Новая Зеландия	718
6	Австралия	688
7	Мальта	679
8	Кипр	675
9	Италия	672
10	Канада	602
11	Франция	598
19	Германия	564
23	Великобритания	523
46	Россия	271

СТАТИСТИКА ДТП

Российская Федерация	ДТП	Погибло	Ранено
2010	199 431	26 567	250 635
2011	199 868 ↑	27 953 ↑	251 848 ↑
2012	203597	27991	258618
2013	204680	27025	258437
2014	199720	26963	521785
2015	184000	23114	231197
2016	173694	20308	243916
2017	169432	19088	215374
2018	168099	18214	215153
11.2019	147388	15158	189671

Тюменская область	ДТП	Погибло	Ранено
2010	2870	295	3910
2011	2966	310	4050
2012	3431	381	4784
2013	3211	346	4438
2014	3280	272	4523
2015	2620	228	3561
2016	2509	264	3782
2017	2781	240	3587
2018	2879	190	3896
11.2019	2567	156	3396

ЧИСЛО СМЕРТЕЙ В ДТП

	Страна	Число смертей в ДТП на 100 000 жителей в год	Число Смертей в ДТП на 100000 автомобилей в год	На какой год
	Мир	18	93.3	
1	Эритрея	48.4	4400.0*	2009
2	Доминиканская Республика	41.7	151.5	2010
3	Ливия	40.5	139.2*	2009
4	Тайланд	38.1	92.4	2010
5	Венесуэла	37.2	266.4	2010
...				
41	Казахстан	21.9	108.1	2010
51	Китай	20.5	133.3	2010
62	Киргизия	19.2	237.7	2010
70	Российская Федерация	18.6	55.4	2012
73	Таджикистан	18.1	347.6	2010
74	Армения	18.1	18.6	2010
102	Белоруссия	14.4	36.1	2010
109	Украина	13.5	35.3	2012
125	США	11.6	13.6	2012
167	Франция	4.9	8.5	2013
171	Германия	4.3	6.9	2013
178	Великобритания	3.5	6.2	2012
186	Сан Марино	0	0	2010

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основные методические направления организации дорожного движения



Пристальное внимание необходимо уделять движению пешеходов, особенно необходимо учитывать, что еще далеко не все пешеходы достаточно хорошо знают и исполняют требования безопасности движения, а также что среди пешеходов есть группы повышенного риска – дети и пожилые люди.

Можно отметить, что **создание по возможности однородного транспортного потока** на полосе движения и проезжей части в целом имеет самостоятельное значение (уменьшает конфликтность потока) и облегчает задачу оптимизации скоростного режима движения. Вместе с тем **оптимизация скоростей** весьма разнопланова, и поэтому ее следует выделить как самостоятельное направление.

Необходимость **ликвидации неудовлетворительного технического состояния дорог** как предварительного этапа при внедрении мероприятий по организации движения на существующей УДС остается первостепенной задачей в практике организации дорожного движения. Можно подчеркнуть, что без обследования дорожных условий и устранения выявленных недостатков приступать к реализации разработок по совершенствованию организации движения нельзя, так как самые прогрессивные решения не могут дать эффекта при неудовлетворительном состоянии дорог.

Сокращение числа конфликтных точек и возможных конфликтных ситуаций является общепризнанным специалистами приемом и осуществляется по двум главным методическим направлениям: разделение конфликтующих потоков в пространстве и во времени.

Снижение уровня загрузки дорог является важной задачей, к которой часто приходится прибегать при решении вопросов организации движения, но выделять его в самостоятельное направление признано нецелесообразным, так как эта задача требует

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД России (сокр. Департамент ОБДД, ДОБДД), ранее ГУ ГИБДД (Главное Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения) и ГАИ (Государственная Автомобильная Инспекция) — орган министерства внутренних дел, на который возложено обеспечение безопасности дорожного движения.

ГАИ создано в 1935г. в их функции входит надзор за эксплуатацией автотранспорта

В 1936 г. борьба с авариями, разработка технических норм эксплуатации транспорта, наблюдение за подготовкой водителей

В 1969г. в ГАИ были созданы подразделения по организации дорожного движения (ОДД)

В 1972 г. на ГАИ возложены функции по установке и эксплуатации технических средств ОДД. Созданы подразделения СМЭП (строительно-монтажные эксплуатационные подразделения) – сейчас участки (СМЭУ)

В 1988 году возникает необходимость дальнейшего прогрессивного развития системы ГАИ. Совет Министров СССР принимает Постановление № 336 "О мерах по обеспечению безопасности движения на автомобильном и железнодорожном транспорте", которым предусматривается комплекс мер по разработке, производству и внедрению современных систем средств регулирования, аппаратуры и приборов по контролю за движением на дорогах, средств для экзаменационной работы ГАИ. Начинается создание общегосударственной информационно-поисковой системы учета транспортных средств, водительских удостоверений, случаев нарушений правил дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий и др.

В 1990 году кризисные социальные явления приводят к сокращению профилактики ДТП, и к сокращению служб безопасности движения. Осложнение обстановки с безопасностью дорожного движения вызывает рост аварийности, происходит рост числа преступлений, направленных против участников дорожного движения.

10 апреля 1990 года был опубликован приказ МВД России № 49 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Выходит ряд указаний изменивших практику деятельности Госавтоинспекции – порядок приема экзаменов, регистрации транспортных средств. Также был начат

24 мая 1994 года Постановлением Правительства № 546 была создана Правительственная комиссия РФ по обеспечению безопасности дорожного движения» под руководством О.Н. Сосковца – к работе в этой области стали привлекаться государственные структуры, что повысило авторитет ГАИ.

Комиссия принимала участие в разработке и утверждении федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения» на 1996-1998 гг.

29 июля 1995 года Постановлением Правительства РФ введены новые «Правила учета дорожно-транспортных происшествий» закрепившие новые современные формы сбора и обработки информации о ДТП.

4 декабря 1995 Приказ МВД РФ №456 о создании контрольно-профилактических подразделений Госавтоинспекции. Созданием службы собственной безопасности начата борьба с нарушениями законности в рядах ГАИ.

1 июня 1998 года вышел Приказ МВД России № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России». А 15 июня Указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» ГАИ переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД Российской Федерации. ГИБДД отныне – специальный орган, осуществляющий контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения. Статус этой структуры повышен до уровня министерств и ведомств, что усилило ее влияние и подняло ее престиж. Главная задача ГИБДД – защита законных прав и интересов участников дорожного движения

НА ГОСАВТОИНСПЕКЦИЮ ВОЗЛАГАЮТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ

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

- к строительству и реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;
- к эксплуатационному состоянию и ремонту дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;
- к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;
- к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;
- к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;

- 2) **принятие квалификационных экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами;**
- 3) **регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним;**
- 4) **организация и проведение в порядке и сроки, которые установлены законодательством Российской Федерации, государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним;**
- 5) **регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;**
- 6) **участие в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности;**
- 7) **организация и проведение в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий;**

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

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

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

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

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

13) осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств;

14) участие в работе градостроительных и технических советов, в работе комиссий по открытию маршрутов регулярного движения общественного транспорта, а также в оценке соответствия этих маршрутов установленным требованиям безопасности дорожного движения в процессе их эксплуатации;

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

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

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

- 18) выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, перечень которой утверждается Правительством Российской Федерации, а также на производство работ по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения, ведение реестра выданных, приостановленных и аннулированных разрешений;
- 19) выдача в установленном порядке разрешений на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов);
- 20) создание, обеспечение функционирования и ведение в порядке, определяемом Министром внутренних дел Российской Федерации, информационных банков (баз) данных, а также предоставление содержащихся в них сведений федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления муниципальных образований, организациям и гражданам в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- 21) участие во взаимодействии с соответствующими подразделениями органов государственной охраны в обеспечении безопасного и беспрепятственного проезда транспортных средств, в которых следуют объекты государственной охраны;
- 22) осуществление приема граждан, обеспечение своевременного и в полном объеме рассмотрения их устных и письменных обращений с последующим уведомлением



university

Тюменский
индустриальный
университет

ПЕРВЫЙ ВУЗ
КОРПОРАЦИЙ

www.tyuiu.ru