

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»
(ВлГУ)**

Институт машиностроения и автомобильного транспорта

Кафедра «Автотранспортная и техносферная безопасность»

Методические указания к лекционным занятиям
по дисциплине **«История ГИБДД-ГАИ»** для студентов ВлГУ,
обучающихся по направлению 230301 «Технология транспортных
процессов» профиль «Организация и безопасность движения»

Составитель:

И.В. Денисов

Владимир – 2015 г.

УДК 656.13
ББК 39.3
О-64

Составитель Денисов И.В.

История ГИБДД-ГАИ. Конспект лекций. – Владимир: ВлГУ, 2015. – 66 с.

Конспект лекций по дисциплине «История ГИБДД-ГАИ» предназначен для студентов бакалавров обучающихся по направлению 230301 «Технология транспортных процессов». В конспекте рассмотрены исторические этапы становления Госавтоинспекции в России, правовые и организационные основы деятельности Госавтоинспекции, основные направления деятельности ГИБДД.

УДК 656.13
ББК 39.3

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
1. Полицейский надзор за движением конных экипажей (XVIII-XIX вв.)	5
2. Полиция и автомобильный прогресс	8
3. Милиционеры-регулирующие уличного движения	11
4. Первое десятилетие деятельности Госавтоинспекции	13
5. Развитие Госавтоинспекции и ОРУДОВ (1950-е и 1960-е годы)	16
6. Госавтоинспекция в 1970-х и 1980-х годах	19
7. ГАИ-ГИБДД МВД России	22
8. Новое структурное построение подразделений Госавтоинспекции субъектов Российской Федерации на примере управления ГИБДД УМВД России по Владимирской области	25
9. Госавтоинспекция на современном этапе развития общества, перспективные задачи ГИБДД	29
10. Правовые и организационные основы деятельности Госавтоинспекции	32
10.1 Основные задачи, обязанности и права Госавтоинспекции	32
10.2 Организационное построение Государственной инспекции безопасности дорожного движения	40
11. Основные направления деятельности ГИБДД	41
11.1 Организация работы дорожно-патрульной службы ГИБДД, надзор за дорожным движением	41
11.2 Контроль за безопасным содержанием автомобильных дорог, улиц и дорожных сооружений	50
11.3 Регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним	52
11.4 Экзаменационная деятельность Госавтоинспекции	56
11.5 Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий	58
11.6 Пропаганда безопасности дорожного движения и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма	60
Заключение	65

Введение

3 июля 2011 года Государственной автомобильной инспекции МВД России и ее правопреемнице - ГИБДД исполнилось 75 лет. Созданная в сложные и противоречивые 30-е годы в ответ на насущные потребности автомобилизации страны, она прошла не легкий путь. И в довоенный период, и в трудные годы Великой Отечественной войны, и в послевоенные десятилетия Госавтоинспекция делала все от нее зависящее для обеспечения безопасности дорожного движения.

Сохранение жизни, здоровья советских и российских граждан всегда было главной для ГАИ-ГИБДД задачей, которую ее работники решали с честью.

Десятки тысяч человек, даже не подозревая об этом, обязаны им судьбой. Судьбой, которая могла бы сложиться трагично, не будь Госавтоинспекции.

История ГАИ-ГИБДД - это исторические закономерности, события, даты, тесным образом переплетенные с развитием автомобильного транспорта, дорожным строительством, с историей всей государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Это люди, посвятившие себя сложной, но очень нужной и благородной профессии.

Развитие транспорта и сети автомобильных дорог в середине 1930-х – начале 2000-х гг. предопределило все возрастающую роль органов Госавтоинспекции как в стране в целом, так и в ее регионах. Организация дорожного движения, технический осмотр автомобильного транспорта, работа с водителями и населением по соблюдению ими правил дорожного движения способствует сокращению количества дорожно-транспортных происшествий. Это в свою очередь способствует развитию экономики, сохранению в работоспособном состоянии автотранспортного парка и защите жизни людей. В СССР и современной России существующий уровень безопасности дорожного движения представлял и представляет серьезную государственную проблему, решение которой имеет огромное социальное и политическое значение и относится к приоритетным задачам развития страны.

Несмотря на очевидную роль органов ГАИ в решении этих вопросов, в литературных источниках история службы исследована пока недостаточно, хотя исторический опыт развития данной службы может подсказать пути решения некоторых современных задач, в первую очередь задачи сохранения народонаселения страны.

1. Полицейский надзор за движением конных экипажей (XVIII-XIX вв.)

В конце XVII - начале XVIII веков в России, во многом благодаря активной деятельности Петра I, развитие промышленности и торговли получило значительное ускорение. Строились города (в их числе новая столица - Петербург), сооружались верфи, морские и речные порты, каналы, создавались мануфактуры. К числу внешних проявлений этих преобразований можно было отнести увеличение числа всадников, колясок, карет, телег, саней и т.п. Именно в данный период времени последовали первые царские указы, касающиеся уличного движения.

Тогда еще в России не было регулярной полицейской службы. Ее возникновение может быть отнесено к 1718г., когда Петром I был объявлен указ об учреждении в Петербурге должности генерал-полицмейстера. Назначенному на нее А.Э. Девиеру поручалось царем, в частности, «...следить... за чистотой улиц и незатруднительным проездом по ним...». Спустя четыре года в Москве также образуется полицейское учреждение во главе с М.Т. Грековым, которое подчинялось непосредственно генерал-полицмейстеру.

Основным видом правонарушений на городских улицах считались быстрая езда и битье кнутом прохожих кучерами. В указах императриц Анны Иоанновны и Елизаветы Петровны в 1730, 1732, 1737 и 1742 гг. констатировалось, что несмотря на предписания ездить «как в санях, так и верхами смирно» многие «всяких чинов люди ездят резво и не смирно», а «верховые ездят на резвых лошадях и давят и побивают других». На полицию возлагалась обязанность следить за соблюдением правил езды, виновных задерживать, лошадей «отсылать на конюшню Ее Императорского Величества». Тех, «кто будет на лошадях скоро ездить, ловить и отводить в полицию, где лакеев бить нещадно кошками, а самих помещиков штрафовать денежным штрафом».

Количество гужевого транспорта в Петербурге и Москве увеличивалось очень быстро. Царским указом от 12 июля 1761 г. полиции предписывалось вести учет «извозчиков по частям города», выдавать им за плату кожаные ярлыки с номером, полученные денежные средства «употреблять на расходы полицейские». Это было одной из первых мер, направленных на упорядочение извозного промысла.

8 апреля 1782 г. Екатериной II был подписан «Устав благочиния, или полицейский», который впервые четко определил органы полицейского управления, их примерные штаты, порядок учреждения и компетенцию, а также функции и порядок деятельности должностных

лиц создаваемых в городах управ благочиния. В его двух последних главах перечислялись деяния, запрещенные законом, и указывались санкции, которые должна принимать полиция по этим правонарушениям. Согласно п. 272 устава, «буде кто учнет ездить или ходить, страшая людей, того имать под стражу и отослать к суду».

В сентябре 1802 г. руководство полицией России приняло на себя министерство внутренних дел, образованное в ходе проведенной императором Александром I реформы органов государственного управления. Первым министром внутренних дел был назначен В.П. Кочубей. МВД, Министерство полиции - в 1811-1819 гг., и снова МВД особое внимание уделяло организационно-штатному укреплению городской полиции. Функции ее оставались в основном такими же, какими они были определены еще в Уставе благочиния 1782 г. При этом практическая деятельность полиции, в т.ч. в области надзора за уличным движением, регламентировалась путем издания приказов городским полицмейстером.

Во второй четверти XIX века до развития железных дорог в России получил распространение новый вид общественного транспорта - многоместные конные кареты, совершавшие регулярные рейсы в городах и между ними (дилижансы, фаэтоны, омнибусы и линейки). Его появление во многом связано с интенсивным строительством дорог с твердым покрытием - щебеночных шоссе. Движение по первому такому шоссе было начато между Санкт-Петербургом и Москвой.

В 1863 г. в Санкт-Петербурге на Невском проспекте было открыто движение еще одного вида городского транспорта, получившего название конки. Вагон конки, запряженный лошадьми, тихо двигался по рельсам, пассажиры входили и выходили на ходу. В Москве первая линия конно-железной дороги пролегла в 1872 г. по Тверской улице.

В связи с отменой в России крепостного права увеличился приток сельских жителей в города. Все усложнявшиеся условия уличного движения требовали от городских властей принятия действенных мер к ограждению участников движения от происшествий и травматизма. В 1869 г. обер-полицмейстером северной столицы вводятся в действие Правила для извозчиков и Правила для содержателей общественных карет. Этими документами полиция обязывалась проводить ежегодный осмотр конных экипажей и выдавать свидетельства на право их использования, устанавливались требования к процессу движения и стоянке транспортных средств, объявлялись санкции к нарушителям в соответствии с действующим законодательством. С 1876 г. правила извозного промысла стали устанавливаться не полицией, а приниматься Санкт-Петербургской городской Думой.

В последние десятилетия XIX века парк гужевого транспорта России по ориентировочным данным насчитывал около 1 млн. единиц. Использование конных

экипажей для перевозки пассажиров и грузов являлось предметом регламентации со стороны администрации многих губерний России.

Характерным для организации и деятельности городской полиции того времени было стремление усилить наружную постовую службу. В этих целях во многих городах, особенно в столицах, на площадях, бульварах и улицах строились стационарные сооружения - будки. В них, охраняя общественный порядок, могли находиться рядовые сотрудники полиции - городовые. Однако основное время они «не должны стоять на одном месте, а обязаны ходить по всему протяжению своего поста и обращать внимание на проходящих и проезжающих, стараясь предупредить всякую опасность и прекратить всякий беспорядок в самом начале» («Инструкция городским московской полиции», 1883 г., с. 10).

Технический прогресс привел к тому, что вскоре участниками дорожного движения стали велосипедисты. В 1884 г. в обеих столицах были созданы общества любителей велосипедной езды. Чтобы упорядочить использование новых средств передвижения, Московская городская Дума в 1894 г. приняла специальное постановление, согласно которому каждый велосипедист после практического экзамена получал именное свидетельство и два металлических знака, которые крепились на руль и задний фонарь. Полиция следила за соблюдением правил езды на велосипедах, нарушители лишались свидетельства и должны были вновь сдавать ей экзамены. Через три года аналогичное постановление приняла Дума северной столицы.

В 1895 г. по улицам Санкт-Петербурга проследовал первый автомобиль с бензиновым двигателем, приобретенный за границей, а уже 11 сентября 1896 г. министерство путей сообщения России приняло постановление № 7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». От этой даты можно отсчитывать начало действия в России правил движения автомобилей.

В соответствии с указанным постановлением при каждом самодвижущемся экипаже должно было находиться удостоверение, свидетельствующее о его технически исправном состоянии. Для получения этих удостоверений владельцам предписывалось проводить периодические проверки экипажей «тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам». Тем самым вводился обязательный технический осмотр автомобилей. Наблюдение за выполнением правил их движения по дорогам возлагалось на местную полицию и лиц, ведающих ремонтом шоссе.

В том же 1896 г. в Нижнем Новгороде открылось движение первых в России электрических трамваев, которые через два десятилетия полностью вытеснили конку. Таким

образом, на рубеже XIX и XX веков на улицах и дорогах страны появились современные средства коммуникации - автомобили и трамваи.

2. Полиция и автомобильный прогресс

Новая дорожно-транспортная ситуация в городах потребовала дополнительных мер по обеспечению безопасности уличного движения. Первой на рост количества автомобилей отреагировала Санкт-Петербургская городская Дума. В июле 1900 г. в газетах было опубликовано обязательное постановление «О порядке пассажирского и грузового движения по Санкт-Петербургу на автомобилях».

4 сентября того же года издано обязательное постановление «О порядке езды по городу Ярославлю на автомобилях». В Москве аналогичный документ был принят городской Думой в 1904 году. Правовой основой для разработки правил использования автомобилей в городах послужило упомянутое ранее постановление министерства путей сообщения 1896 г.

Согласно новому регламенту для получения права езды на автомобилях необходимо было обратиться в городскую управу. Образованная ею комиссия, членом которой в некоторых городах мог быть сотрудник полиции, проводила технический осмотр автомобилей, медицинское освидетельствование кандидата в водители и его проверку «на знание своего дела». После всех испытаний выдавались разрешения на право как использования автомобиля, так и его управления (ныне - свидетельство о регистрации транспортного средства и водительское удостоверение), а также задний номерной знак. Технический осмотр автотранспорта в дальнейшем проводился не реже одного раза в год. Помимо условий допуска автомобилей и водителей к участию в дорожном движении обязательные постановления содержали некоторые положения, касающиеся собственно правил движения по городским улицам.

В первые годы XX века Россия не имела собственного автомобилестроения. Зарубежные производители легко удовлетворяли потребности пока еще небольшого русского рынка. В страну было ввезено в 1901 г. - 40, 1902 г. - 37, 1903 г. - 71, 1904 г. - 115 автомобилей. Заметную роль в содействии развитию автомобильного транспорта сыграло Российское автомобильное общество (РАО), организованное автолюбителями в 1903 г. Его устав был утвержден министром внутренних дел. В ту пору было модно устраивать различные соревнования, пробеги и путешествия на автомобилях. РАО принимало активное участие в организации и проведении этих мероприятий.

В середине 1903 г. в Санкт-Петербурге было зарегистрировано 318 автомобилей и

26400 велосипедов. В том же году российское правительство предоставило городам право взимать ежегодный сбор за пользование этими видами транспорта, что стало еще одной статьей дохода бюджета. Он уплачивался при получении номерных знаков, геометрическая форма и цвет которых каждый год изменялись. Таким образом, полиции было легко выявлять транспортные средства, владельцы которых своевременно не оплатили установленные сборы.

Поскольку далеко не все водители соблюдали довольно низкий для автомобилей предел скорости движения (примерно 13 км/час), городским приходилось обращать на них особое внимание. В одном из приказов Санкт-Петербургского градоначальника 1902 г. полицмейстерам предлагалось «...безотлагательно принять, через подведомственных им чинов полиции, меры к восстановлению и поддержанию должного порядка движения означенных экипажей.» Характерными нарушениями правил являлись также езда на автомобилях, мотоциклах и велосипедах с не включенными задними фонарями в темное время суток, без номерных знаков или с просроченными номерными знаками, злоупотребление подачей звуковых сигналов.

Однако гораздо большую опасность на улицах обеих столиц в то время создавало использование другого вида транспорта - конных экипажей. Например, в начале XX века московская конно-железная дорога насчитывала 444 вагона и 2782 лошади. В период с сентября 1904 г. по сентябрь 1905 г. на ней произошли несчастные случаи, повлекшие гибель и ранение 1190 человек. Вместе с тем соотношение объема перевозок на конном и электрическом трамваях быстро менялось: в 1907 г. в Москве конка перевезла 22,6 млн. пассажиров, а трамвай - 68,3 млн. пассажиров. Последний вагон конки прошел по городу в 1911 году.

Многообразие видов транспортных средств в сочетании с ростом численности населения породили напряженную обстановку на улицах крупных городов. Проблему усугубляло отсутствие правил, устанавливающих первоочередность движения транспорта и пешеходов.

«...Для остановки экипажей или подвод и для пропуска пешеходов чины полиции вынуждены жестикулировать руками и возвышать голос, но в сутолоке уличного движения жесты не всегда бывают заметны, а окрики часто не слышны...» Эта цитата взята из констатирующей части приказа Санкт-Петербургского градоначальника генерал-майора Д.В. Драчевского от 14 ноября 1907 г. № 222. Далее в нем говорится: «... В целях упорядочения уличного движения и безопасности пешеходов, признаю соответственным, по примеру некоторых иностранных городов, ввести на особо указанных мною постах для

нижних чинов полиции короткие белые трости, каковые им иметь во время стоянки на постах, в кожаных чехлах у правого бока на поясном ремне...» Так городовые впервые с помощью жезла и определенных приказом жестов стали регулировать дорожное движение.

В конце первого десятилетия XX века уже несколько отечественных заводов на основе кооперации с иностранными фирмами освоили производство легковых и грузовых автомобилей, омнибусов (в Москве - «Дукс», в Санкт-Петербурге — «Фризе и К°», «Г.А. Лесснер», завод И.П. Пузырева). Свой первый автомобиль изготовил Русско-Балтийский завод в Риге. Начиная с 1909 г. ежегодный импорт превысил тысячу автомобилей. В 1911 г. в России было зарегистрировано 5493 автомобиля, из них 1479 автомобилей принадлежало жителям Санкт-Петербурга и 826 автомобилей - москвичам. Оставшееся количество автомобилей распределялось еще по 18 губерниям страны.

Постепенно становясь автомобильной державой, Россия включилась и в сферу межгосударственных правовых отношений в области автомобильного транспорта. В Париже в 1909 г. была подписана, а в 1910 г. ратифицирована международная конвенция относительно передвижения автомобилей. С учетом требований данного документа городскими Думами были приняты новые обязательные постановления, касающиеся порядка автомобильного движения и позволяющие полиции привлекать к ответственности нарушителей установленных правил.

Мерой наказания, например, в Петрограде служили штрафы, две недели ареста и лишение права управления транспортным средством. В феврале 1912 г. в связи с нарушением правил движения на автомобилях полицией Москвы было составлено 97 протоколов. Из них 64 направлены в суд, а по 17 наложены административные взыскания. Чтобы грамотно квалифицировать нарушения тех или иных норм в сфере дорожного движения, с 1913 г. московских городовых стали обучать правилам езды на автомобилях, а также знакомить с их конструкцией и оборудованием.

За день до объявления войны России с Германией - 17 июля 1914 г. - императором Николаем II было утверждено положение о военно-автомобильной повинности. Оно предусматривало с объявлением мобилизации передачу гражданским населением всех находящихся в частном владении механических транспортных средств на нужды армии. В этих целях полиция осуществляла учет транспорта, извещала владельцев о дате и месте его сдачи, участвовала в работе приемочной комиссии, в необходимых случаях доставляла транспортные средства в принудительном порядке.

О важности функции полиции по обеспечению безопасности дорожного движения можно судить по выдержке из обзорной статьи в журнале «Вестник полиции» от 18 февраля

1917 г. № 6: «Трудна наружная полицейская служба столичных городовых, особенно в настоящее время, когда эти центры переполнены пришлым населением и уличное движение представляет кишачий муравейник. Только самое бдительное полицейское наблюдение за строгим порядком пешего, конного и трамвайного движения по городским улицам способно предупредить от каких-либо всегда возможных несчастий с публикой в этой вечной толчее...».

3. Милиционеры-регулировщики уличного движения

После Октябрьской революции 1917 г. охрана общественного порядка была отнесена в ведение Народного Комиссариата по внутренним делам (НКВД), вошедшего в состав Советского Правительства - Совета Народных Комиссаров (СНК).

Возглавили наркомат в том же году сначала А.И. Рыков, а затем Г.И. Петровский. 12 октября 1918 г. НКВД и Народный Комиссариат юстиции утвердили Инструкцию, которая стала общегосударственным правовым актом, устанавливающим принципы организации и деятельности милиции. Она формировалась при местных Советах рабочих, крестьянских и красногвардейских депутатов на штатной основе и под общим руководством Главного управления рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) НКВД РСФСР.

В 1917-1921 гг. основными функциями милиции являлись борьба с бандитизмом, охрана учреждений, заводов и фабрик, обеспечение принудительного порядка сдачи крестьянами излишков продовольствия государству. Вместе с этим она была обязана осуществлять надзор за порядком движения на улицах и дорогах. 10 июня 1920 г. СНК принял Декрет «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (Правила)», содержание которого легло в основу правил уличного движения во многих городах России.

С окончанием гражданской войны начался постепенный переход к «новой экономической политике». Ее сущность состояла в установлении рыночных, товарно-денежных отношений в различных сферах экономики при регулирующей роли государства. В период НЭПа (1922-1928 гг.) наблюдался большой рост обязанностей милиции, связанных с оказанием содействия органам власти в осуществлении возложенных на них задач в сфере благоустройства городов и организации торговли, решении жилищных вопросов, проблем сбора налогов и выполнения приговоров суда и т.п. Начавшаяся автомобилизация страны, приток в крупные населенные пункты новых жителей из числа малограмотных крестьян, наличие беспризорников, неопытность и недисциплинированность водителей и извозчиков резко обострили ситуацию с безопасностью уличного движения.

Регулирование транспортных и пешеходных потоков, надзор за соблюдением соответствующих правил стали во многих городах основными обязанностями постовых милиционеров. В их руках снова появился жезл, который согласно приказу Милиции Республики от 29.11.1922 г. № 546 имел красный цвет и желтую ручку. Он помещался в кожаном чехле и носился постовым на ремне спереди, с левой стороны. Через несколько лет участникам уличного движения стали подаваться сигналы также с помощью переносных устройств семафорного типа. В декабре 1930 г. в столице заработал первый электрический трехцветный светофор.

В 1931 г. автопарк страны составил 33 600 автомобилей и автобусов и 8540 мотоциклов. Государственная транспортная политика была направлена в первую очередь на развитие грузового и общественного автомобильного транспорта.

С пуском автозавода в Нижнем Новгороде, реконструкцией ЗИЛа и Ярославского автозавода страна вышла на первое место в Европе по производству грузовых автомобилей. Проблема организации и безопасности уличного движения, прежде всего в Москве и Ленинграде, стала привлекать все большее внимание местных Советов, профсоюзов, прессы и требовала принятия принципиальных решений.

Следуя циркуляру ГУРКМ от 10 сентября 1931 г., в составе управлений милиции этих городов были образованы отделы регулирования уличного движения (ОРУДы).

Им в подчинение придавались строевые подразделения милиционеров-регулирующих (отряды, дивизионы, взводы). Помимо надзора за соблюдением правил уличного движения милиции вменялась в обязанность их пропаганда среди населения, совершенствование организации дорожного движения, учет дорожно-транспортных происшествий. В течение последующих пяти лет аналогичные подразделения были созданы во Владивостоке, Горьком, Новосибирске, Свердловске и Челябинске.

Во многом благодаря усилиям ОРУДов удалось в кратчайшие сроки повысить эффективность работы по обеспечению безопасности дорожного движения. Вот какая оценка деятельности, например, московской милиции дается в передовой статье газеты «На боевом посту» (№ 14 от 1.05.1933 г.).

«Москва совсем недавно приступила к регулированию уличного движения (1-1,5 года - очень небольшой срок), и тем не менее она уже сейчас имеет реальные, осязаемые успехи.

Эволюция сигнализационных знаков проделала свой круг, и от милицейской руки, через жезл, семафор и нормальный ручной светофор ныне вступает в полосу сложной автоматической системы светофоров с единой центральной станцией питания для всего города, чего нет нигде в мире.

Специально подобранный штат работников изо дня в день занимается изучением аварийности и травматизма, намечает основные методы борьбы с ними и корректирует работу оперативных частей.

Техническая лаборатория под руководством квалифицированных инженеров кропотливо работает над улучшением и усовершенствованием сигнализационных знаков, изучает и экспериментирует изобретения советских специалистов в этой области.

Производственные мастерские и кинолаборатория в тяжелых условиях вне фондового снабжения неустанно трудятся над кинокартинами для пропаганды правил безопасности и правильного распределения уличных потоков.

Административные комиссии на крупнейших транспортных предприятиях осуществляют свою работу по разбору рапортов о нарушениях правил движения в тесном общении со всей рабочей общественностью.

Сотни тысяч плакатов, лозунгов, брошюр, открыток с текстами правил уличного движения, радиопередачи, доклады на рабочих собраниях, в школах, пионеротрядах постоянно призывают население к уличной дисциплине, организованности и порядку...»

Дальнейшее развитие автомобильного транспорта в стране было связано с повышением уровня подготовки водительских кадров, организации технического обслуживания и ремонта автомобилей, введением централизованной системы их учета и единых правил дорожного движения. Необходимо было также ликвидировать отсталость дорожного строительства от темпов автомобилизации общества. В связи с этим еще в 1931 г. правительство приняло решение о создании на правах народного комиссариата Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранса) при СНК СССР. В декабре 1934 г. в его составе была образована Государственная автомобильная инспекция (ГАИ).

Однако уже в октябре 1935 г. Цудортранс приобретает статус структурного подразделения НКВД СССР, а Госавтоинспекция вскоре передается в ведение ГУРКМ того же министерства.

4. Первое десятилетие деятельности Госавтоинспекции

На основании Постановления СНК СССР от 3 марта 1936 г. № 121 Госавтоинспекция вошла в состав ГУРКМ НКВД СССР, т.е. стала милицейской службой. К числу ее функций относились «...борьба с авариями и хищническим использованием транспорта, наблюдение за подготовкой и воспитанием шоферских кадров, разработка технических норм и

измерителей эксплуатации автотранспорта, количественный и качественный учет автотранспорта».

В преамбуле приказа НКВД СССР от 3 апреля 1936 г. № 111 дается следующая трактовка причин принятия данного постановления: «...Автомобильный транспорт в ряде хозяйств находится в безобразном состоянии, количество разбитых и ожидающих ремонта машин превышает количество ходовых машин. В значительной мере это объясняется тем, что в автохозяйствах руль автомашины доверяется «горе-шоферам», не имеющим должной подготовки, а квалификационные комиссии зачастую выдают водительские права без проверки. На нас возложена задача - добиться немедленного снижения аварий и улучшения состояния автомобильного транспорта, что имеет исключительно важное значение в деле обслуживания всех отраслей народного хозяйства и, в особенности, в деле обороны страны».

Тот же приказ обязывал региональные аппараты милиции приступить к немедленному укомплектованию кадрами подразделений ГАИ. Штатными сотрудниками инспекции стали многие выпускники автодорожных институтов и техникумов, бывшие служащие Цудортранса, опытные работники милиции и автохозяйств.

Датой образования новой службы считается 3 июля 1936 г., когда СНК СССР постановлением № 1182 утвердил Положение о Государственной автомобильной инспекции ГУРКМ НКВД СССР. В нем для выполнения поставленных задач ГАИ предоставлялись некоторые права, например, беспрепятственно посещать и обследовать автохозяйства, приостанавливать эксплуатацию неисправных автомобилей, налагать на нарушителей штрафы, лишать водителей права на управление транспортными средствами.

Регулированием уличного движения, надзором за соблюдением соответствующих правил и пропагандистской деятельностью продолжали заниматься ОРУДы. Тем самым государство поручило милиции навести в области дорожного движения необходимый порядок, предоставив для этого весь спектр надзорных полномочий.

Если ОРУДы в городах создавались и финансировались местными властями, то ГАИ представляла собой систему органов, содержащихся за счет средств госбюджета. Она включала центральный аппарат в лице Госавтоинспекции НКВД СССР (ее первым руководителем являлся В.Я. Рубинштейн) и территориальные подразделения во всех республиках, краях и областях страны.

Началась работа по созданию нормативной правовой основы деятельности ГАИ. В числе первых приказами НКВД СССР были утверждены Правила по выдаче шоферских документов и учету шоферских кадров, Правила по учету автомобильного парка, Инструкция о порядке производства ГАИ технических осмотров автомашин и прицепов. В

соответствии с новыми нормативными актами в 1937-1938 гг. был произведен обмен водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков транспортных средств. С этого времени при надзоре за дорожным движением принадлежность транспортных средств к тому или иному региону страны можно было установить не по его сокращенному наименованию на номерных знаках, а по буквенной серии, присваиваемой каждой административно-территориальной единице.

Особое внимание уделялось повышению уровня технического состояния автомотопарка. С этой целью 2 раза в год проводился технический осмотр всех транспортных средств, автохозяйства ежегодно подвергались углубленному обследованию. Их результаты представлялись партийным и советским органам для принятия мер по устранению выявленных недостатков.

Одновременно проводились организационно-структурные мероприятия. Так, для обеспечения единого руководства городские ОРУДы передали в подчинение региональным аппаратам ГАИ. В связи со значительной долей ДТП, совершаемых на междугородних магистралях и дорогах курортных регионов, в ГАИ были организованы специализированные мобильные подразделения - отряды автодорожного надзора. Они несли службу на пикетах и маршрутах патрулирования. С 1939 г. регулировщики уличного движения стали применять жезл черно-белого цвета.

В стране по-прежнему не существовало единых правил дорожного движения. На каждой административной территории устанавливался свой порядок. Некоторое сближение норм было достигнуто с утверждением НКВД СССР в 1940г. типовых правил движения по улицам и дорогам. Эти правила, разработанные ГАИ во главе с Н.В. Соколовым, который руководил службой на протяжении последующих 16 лет, использовались для подготовки документов аналогичного содержания в регионах.

К 1941 г. автомобильный парк страны вырос до 806,9 тыс. транспортных средств. Помимо автомобилей в дорожном движении участвовало большое количество гужевого транспорта, велосипедов и мотоциклов. Однако во многом благодаря принимаемым ГАИ мерам обстановка с аварийностью изменилась к лучшему. Так, если в 1938 г. на улицах столицы произошло 11 380 ДТП, в которых погибли 758 и были ранены 11 263 чел., то в 1940 г. эти показатели соответственно равнялись 9410, 685 и 9375.

Начавшаяся Великая Отечественная война отодвинула проблему обеспечения безопасности дорожного движения на второй план. Милиции, как и всей стране, пришлось перестраивать свою деятельность во имя укрепления экономической и оборонной мощи нашего государства.

Во многом благодаря хорошо налаженному учету транспортных средств, активным действиям работников ГАИ уже к 1 октября 1941 г. в Красную Армию направляется почти 40% автомобилей народного хозяйства. Для поддержания высокого уровня технической готовности оставшейся в тылу части автомобильного парка были приняты меры, большая часть которых носила организационно-хозяйственный характер (выбраковка и списание автомобилей, содействие в их ремонте, контроль правильности использования запчастей и т.п.). В несколько раз увеличился объем работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче удостоверений на право управления транспортными средствами. Тем самым деятельность ГАИ помогала обеспечить фронт и тыл непрерывным пополнением автотранспорта и водительскими кадрами.

Сотрудники подразделений РУД и дорожного надзора, несшие службу на улицах и дорогах, также с честью выполняли свой долг. Среди них в то время немало было женщин и девушек. Их функции не ограничивались надзором за дорожным движением. Во время бомбежек, находясь на посту, милиционеры-регулирующие следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий, выявляли диверсантов, участвовали в борьбе с мародерством и другими проявлениями преступности. За успешное выполнение служебных обязанностей и проявленные при этом отвагу и мужество многие работники ГАИ и орудовцы получили высокие государственные награды.

5. Развитие Госавтоинспекции и ОРУДОВ (1950-е и 1960-е годы)

В 1945-1946 гг. из армии в народное хозяйство было передано большое количество автомобилей и мотоциклов, в том числе трофейных, захваченных при победе над врагом. Они стали интенсивно использоваться на дорогах, проезжая часть которых не была полностью восстановлена и оборудована необходимыми техническими средствами регулирования движения. Поэтому не случайно в эти годы ГАИ ГУРКМ НКВД (МВД) СССР были разработаны и Всесоюзным Комитетом Стандартов утверждены ГОСТы на дорожные знаки и номерные знаки транспортных средств. Они позволили упорядочить изготовление и установку этих знаков, произвести переучет всего автопарка страны.

В первое послевоенное пятилетие, характеризующееся борьбой за восстановление разрушенной войной экономики страны, число и сложность выполняемых ГАИ и ОРУДами задач неизменно возрастали. Так, отдельными распоряжениями правительства на них возлагались контроль за наличием и исправностью фильтров тонкой очистки масла двигателей автомобилей, спидометров, устройств по защите радиоприема от

индустриальных помех, аккумуляторных батарей, проверка правильности использования автомобильных шин и заполнения путевых листов, участие в выбраковке негодных для дальнейшей эксплуатации транспортных средств. Приказом МВД СССР от 27 ноября 1947 г. № 587 к видам деятельности милиции была отнесена организация движения транспорта и пешеходов. В частности, ГАИ и ОРУДы стали разрабатывать схемы и непосредственно устанавливать светофорные объекты, дорожные знаки и указатели, будки регулировщиков. Эти функции не были свойственны правоохранительным органам, но в сложившихся тогда условиях они рассматривались как структуры, способные достаточно эффективно влиять на развитие автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В целях практического содействия милиции активизируется деятельность по привлечению населения к оказанию помощи в наведении порядка на дорогах. Началось формирование и использование групп общественных инспекторов. В соответствии с директивой министерства подразделения дорожного надзора получили дополнительное количество автотранспортных средств, постовые милиционеры стали уделять больше внимания выявлению нарушений правил уличного движения.

В следующем десятилетии роль автомобильного транспорта неизмеримо выросла в связи с подъемом сельскохозяйственного и промышленного производства, строительством городов, освоением новых регионов страны. Выпуск отечественных автомобилей превзошел довоенный уровень в 2,5 раза. При этом большая часть автомобильного парка была рассредоточена между многими ведомствами, среди мелких предприятий и учреждений.

Остро встали вопросы обеспечения безопасности дорожного движения перед ГАИ, начальниками которой в то время были: в СССР - А.М. Кормилицын, а в РСФСР - Л.А. Кузнецов (первый руководитель российской Госавтоинспекции). МВД СССР принимает решение о включении ОРУДов в состав ГАИ, создает при министерстве научно-технический совет по вопросам безопасности движения автомобильного транспорта и отдел безопасности движения в структуре НИИ криминалистики. Госавтоинспекторам предписывалось ежедневно контролировать деятельность автохозяйств с целью выявления неисправных автомобилей, а также - водителей в нетрезвом состоянии, которые теперь могли быть лишены права управлять транспортными средствами на срок до 1 года.

В этот период времени Госавтоинспекцией внедряются методы регулирования дорожного движения по принципу «зеленой волны» и «зеленой улицы», разрабатываются светофоры новой конструкции, впервые проводится декада безопасности дорожного движения (15-25 сентября 1958 г.). Автомобили и мотоциклы милиции стали иметь специальную окраску и оборудоваться ультракоротковолновыми радиостанциями и

громкоговорящими установками. Впервые в территориальные подразделения были направлены брошюры, плакаты, кинофильмы по пропаганде правил уличного движения.

Однако к середине 1950-х годов в обществе уже созрело понимание того, что проблема предотвращения ДТП являлась комплексной, требующей для своего решения усилий не только правоохранительных органов. Постановлениями Совета Министров РСФСР повышалась роль министерств, ведомств, местных Советов депутатов трудящихся в осуществлении мероприятий по борьбе с аварийностью на автотранспорте, им была передана часть функций, ранее относившихся к компетенции ГАИ и ОРУДов.

Именно тогда в территориально-транспортных управлениях и крупных автопредприятиях вводятся должности инженеров по безопасности движения, на министерство коммунального хозяйства возлагаются обязанности заказчика оборудования для светофорной сигнализации, а на министерство путей сообщения - проведение дополнительных мероприятий по снижению уровня ДТП на железнодорожных переездах, принимаются правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений, при городских Советах депутатов трудящихся образуются постоянные комиссии по транспорту, в обязанности которых входил контроль за деятельностью автопредприятий. Таким образом, милиция впервые перестала быть единственным органом исполнительной власти, осуществлявшим деятельность, которая направлена на предупреждение причин возникновения ДТП, снижение тяжести их последствий.

Одновременно усиливается роль общественных формирований. В автопредприятиях создаются комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, специализированные добровольные народные дружины, товарищеские суды. МВД РСФСР утверждает положение о внештатных сотрудниках милиции.

С учетом происшедших изменений в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения постановлением Совета Министров РСФСР от 20.12.63 г. № 1428 было утверждено новое положение о Госавтоинспекции, согласно которому она, освобождаясь от некоторых функций организационно-хозяйственного плана, расширяла свои контрольно-надзорные полномочия. Так, на ГАИ возлагались обязанности по контролю за проведением министерствами, ведомствами и транспортными предприятиями необходимых мероприятий по предупреждению аварийности на автотранспорте и городском электротранспорте, а также по подготовке заключений на проекты ГОСТов на конструкции автомобилей, мотоциклов, троллейбусов, трамваев. Включение последней функции в компетенцию ГАИ было вызвано необходимостью в условиях значительного роста числа

автомобильных заводов обеспечить постановку на производство транспортных средств, отвечающих современным требованиям.

В первой половине 1960-х годов Госавтоинспекцией сооружаются стационарные посты для осуществления надзора на загородных дорогах, внедряются в практику экзаменационные аппараты для оценки теоретических знаний кандидатов в водители и простейшие по конструкции измерители скорости движения транспортных средств. Регулировщики движения получили предметы снаряжения и спецодежды белого цвета: нарукавные краги и летние перчатки, портупею и кобуру для пистолета.

Так постепенно происходило развитие службы. Однако начавшаяся вскоре широкая автомобилизация страны потребовала внесения качественных изменений в организацию и деятельность государственной инспекции.

6. Госавтоинспекция в 1970-х и 1980-х годах

Введение в конце 1960-х годов в строй Ижевского и Волжского автозаводов, реконструкция АЗЛК позволили резко увеличить выпуск отечественных легковых автомобилей, который в 1971 г. впервые превысил миллионный рубеж. В эти годы были приняты важные документы правительства и законодательной власти, которые создали организационные, экономические и правовые основы для дальнейшей работы по обеспечению безопасности дорожного движения в условиях автомобилизации страны. Инициатором их подготовки стала Госавтоинспекция, которую в 1967 г. возглавил В.В. Лукьянов.

В целях специализации по отдельным направлениям деятельности в составе ГАИ в начале 1970-х годов были образованы строевые подразделения дорожного надзора (группы, взводы и дивизионы) с дежурными частями, отделения (группы) по организации дорожного движения, межрайонные регистрационно-экзаменационные подразделения, монтажно-эксплуатационные предприятия по установке, эксплуатации и внедрению технических средств регулирования дорожного движения (СМЭПы).

Теперь регулирование и контроль за соблюдением правил дорожного движения на городских улицах и загородных дорогах осуществляла служба с единым наименованием - дорожный надзор. В централизованном порядке туда начали поступать патрульные автомобили и средства связи, была определена очередность строительства 3-сменных стационарных постов ГАИ, установлена обязательная первоначальная подготовка вновь принимаемых сотрудников на должности инспекторского состава. В дальнейшем при

надзоре за дорожным движением стали применяться жезлы с внутренним освещением, радиолокационные измерители скорости, вертолеты и патрульно-санитарные автомобили, на месте ДТП использовались стереосъемка и аварийно-спасательное оборудование.

Подразделения по организации дорожного движения аппаратов региональных ГАИ совместно с местными СМЭПами наладили работу по внедрению современных технических средств регулирования транспортных и пешеходных потоков. Широкое распространение получило регулирование движения на отдельных улицах по принципу «зеленая волна», производство светофоров из пластмассы и с увеличенным диаметром линз, использование объемных и световозвращающих дорожных знаков, прочных консольных опор для их размещения, применение автоматизированных систем управления транспортными потоками. По предложению Госавтоинспекции в 1974 г. автодорожные институты приступили к подготовке работников новой специальности - инженеров по организации дорожного движения.

Деятельность межрайонных регистрационно-экзаменационных подразделений ГАИ позволила улучшить условия приема граждан и провести замену водительских удостоверений 7 видов на единый для всех категорий транспортных средств документ. Вырос уровень их технической оснащенности. Так, было организовано серийное производство аппаратуры для программированного приема экзаменов по правилам дорожного движения («Вятка»), передвижных экзаменационных классов на базе автобусов, комплекса технических средств для обработки водительских удостоверений. В 1980 г. по сравнению с 1970 г. количество автомототранспортных средств и выданных ГАИ водительских удостоверений возросло примерно в 2 раза.

Одновременно в системе МВД укреплялась научная база для проведения исследований, охватывающих все составляющие системы «человек - автомобиль - дорога». Созданный в 1974 г. Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения в течение следующего десятилетия подготовил около 150 нормативных и методических документов, организовал проведение ряда международных и национальных выставок, конференций и симпозиумов, разработал более 50 образцов оперативно-технических средств ГАИ.

В Положении о Государственной автомобильной инспекции, утвержденном постановлением Совета Министров СССР от 10 сентября 1978 г. № 685, зафиксированы структурные изменения и основные направления деятельности подразделений службы, характеризующиеся ростом объема полномочий. Перечень функций пополнился регистрацией учебных организаций по подготовке водителей транспортных средств, оценкой

проектов конструкций автомобилей, автобусов, мотоциклов и прицепов на соответствие требованиям стандартов, контролем за выполнением мероприятий по охране окружающей среды от вредного влияния автотранспорта, разработкой правил, нормативов и стандартов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения. Некоторые подразделения ГАИ получили новые наименования, более точно отражающие сущность возложенных на них обязанностей. Так, дорожный надзор стал называться дорожно-патрульной службой (ДПС), а организация дорожного движения - дорожным надзором.

Активизация работы и осуществление реальных мер вскоре дали положительные результаты. К концу 1970-х годов обстановка с аварийностью стабилизировалась, а по некоторым показателям улучшилась. Так, в 1980 г. по сравнению с 1975 г. число ДТП с участием легковых автомобилей народного хозяйства сократилось на 13,5%, а погибших и раненых - соответственно на 12,8% и 19,6%.

В 1970-х годах происходило увеличение количества органов государственного управления, чья деятельность была связана с обеспечением безопасности дорожного движения. В их перечень вошли вновь образованные министерства автомобильной промышленности, автомобильного транспорта, приборостроения, химической промышленности и т.д. Для координации их деятельности по инициативе ГАИ создается сначала ведомственная (при МВД СССР), а затем - Всесоюзная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, взявшая на себя функцию формирования и проведения единой государственной политики в данной сфере общественных отношений.

В последующее десятилетие, учитывая, что основная доля ДТП произошла по вине водителей государственного транспорта, ГАИ перенесла центр своей работы по предупреждению аварийности в автотранспортные предприятия. В этот период времени Госавтоинспекцией разрабатывается наставление по службе технического надзора, которым вводятся ежемесячные проверки технического состояния автобусов и ежегодные обследования крупных автохозяйств, инициируется создание в автопредприятиях служб и кабинетов по безопасности движения, постов, оснащенных средствами технического диагностирования транспортных средств, пунктов предрейсового медицинского контроля за состоянием здоровья водителей, расширяется строительство диагностических станций для проведения государственного технического осмотра транспортных средств. В этот период времени Госавтоинспекцию возглавляли В.А. Пискарев, Л.В. Зверковский и Б.А. Коряковцев.

В 1980-е годы продолжала расширяться практика использования электронно-вычислительной техники в деятельности ГАИ. Наряду с уже проведенной автоматизацией

сбора, обработки и анализа данных о ДТП на общегосударственном уровне были созданы информационно-поисковые системы, обеспечивающие учет и выдачу сведений об утраченных регистрационных документах, угнанных и похищенных автомобилях. В регионах формировались базы данных транспортных средств, находящихся на учете в ГАИ.

Развитие систем информационного обеспечения подразделений службы в некоторой степени повысило эффективность розыска похищенных и скрывшихся с мест ДТП автотранспортных средств, сократило время на рутинные операции, улучшило культуру делопроизводства. Однако в то время даже не все аппараты региональных ГАИ имели в своем распоряжении ЭВМ, а в районных инспекциях и на стационарных постах ДПС они вообще отсутствовали. Подлинный прорыв в решении данной проблемы был совершен лишь в следующем десятилетии, когда Россия вступила на путь развития рыночной экономики.

7. ГАИ-ГИБДД МВД России

Распад бывшего СССР, децентрализация экономики России, внедрение во многие сферы жизни рыночных отношений, переход на новые методы управления страной не могли не отразиться на деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Начало последнего десятилетия XX века отмечено максимальным за последние годы уровнем ДТП и резким увеличением числа краж и угонов транспортных средств.

Российскую Госавтоинспекцию в 1990 г. возглавил Э.М. Ваулин, а затем – В.А. Федоров. Одним из первых крупных управленческих решений, призванных усилить борьбу с аварийностью на автомобильном транспорте, явилось новое Положение о Госавтоинспекции МВД России, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 28 мая 1992 г. № 354. Ее полномочиям в большей степени стал присущ контрольно-надзорный характер. ГАИ освободилась от таких прежних функций союзной инспекции, как регистрация учебных организаций по подготовке водителей автотранспортных средств, установка и эксплуатация технических средств регулирования дорожного движения, контроль качества обслуживания и ремонта автотранспортных средств на станциях технического обслуживания.

Был принят и другой важный документ - постановление Правительства Российской Федерации от 8 апреля 1992 г. № 228. Реализация положений этого документа позволила ГАИ решить острую проблему с обеспечением транспортных средств регистрационными знаками российского образца, начать производство более защищенных от подделок водительских и регистрационных документов, использовать часть денежных средств,

поступающих в местные бюджеты от указанной деятельности, на развитие материально-технической базы службы. Последнее обстоятельство в немалой степени помогло ускорить техническое оснащение подразделений специальной заградительной системы по розыску автотранспортных средств.

В структуру заградительной системы вошли информационный центр, межрегиональные отделения информационного обеспечения и контрольные посты милиции на автомобильных дорогах с интенсивным движением транспортных средств. Благодаря внедрению компьютерной техники и современных средств передачи информации впервые в практике Госавтоинспекции появилась возможность доступа в банк данных о находящихся в федеральном розыске автомобилях непосредственно с рабочих мест инспекторов ДПС и сотрудников других подразделений службы. К началу 1998 г. число краж автотранспорта уменьшилось в 2,3 раза. В создании автоматизированных информационно-поисковых систем ведущую роль сыграл Научно-исследовательский институт ГАИ МВД России.

Резкий рост автомобильного парка и темпов строительства дорог, обострение криминальной обстановки в сфере дорожного движения продиктовали необходимость укрупнения ДПС - создания новых полков, батальонов и рот. Сегодня строевые подразделения представляют собой в достаточной степени высокоорганизованные формирования, где существует четкое распределение обязанностей между сотрудниками и все условия для их качественного выполнения. Они располагают мощным и скоростным автотранспортом, современной радиосвязью, компьютерами, более совершенными приборами контроля скорости движения транспортных средств и другими оперативно-техническими средствами. В конце десятилетия начали использоваться автоматизированные комплексы идентификации транспортных средств, такие, как «Поток» и «Сова». Они позволяют с 90-95% надежностью считывать регистрационные знаки на проезжающих автомобилях, сверять их с базами данных похищенного автотранспорта и транспортных средств, скрывшихся с мест ДТП или не прошедших государственный технический осмотр.

Расширение сети регистрационно-экзаменационных подразделений ГАИ в городах и сельских районах, оборудование их компьютерной техникой, предоставление необходимого комплекса услуг позволило в большинстве населенных пунктов ликвидировать очереди посетителей, создать благоприятную рабочую обстановку. Происходила постепенная замена экзаменационных аппаратов «Вятка» компьютерными классами на базе локальных вычислительных сетей.

В 1994 г. по инициативе МВД России образована Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. Под ее эгидой впервые разработаны Закон

Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» и федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения» на 1996 - 1998 гг., проводятся ежегодные всероссийские научно-практические конференции, международные выставки и Недели безопасности дорожного движения. Аналогичные комиссии созданы и плодотворно действуют в республиках, краях, областях, городах и районах страны.

Госавтоинспекция всегда была заметнее любой другой милицейской службы, так как ежедневно непосредственно на улицах и дорогах контактирует с миллионами граждан, имея при этом государственно-властные полномочия. На долю ГАИ приходится 80% всей административной практики органов внутренних дел. По сравнению с началом десятилетия количество водителей, привлеченных к ответственности за нарушение правил дорожного движения, в 1997 г. возросло более чем в 2 раза. За счет более жесткого применения мер административного воздействия, главным образом, достигнуто снижение основных показателей аварийности. Однако дальнейшее увеличение количества применяемых санкций неоправданно, так как вызывает непонимание населением таких действий, порождает жалобы и негативные публикации в средствах массовой информации.

С учетом современной оценки результатов работы, перспектив развития службы разработано и Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, которая становится правопреемником ГАИ. Этим документом определены правовой статус и структура ГИБДД (такова новая аббревиатура инспекции) как специального органа, осуществляющего контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения. Права и обязанности инспекции приведены в соответствие с реальным содержанием ее работы, а также вновь принятым законодательством.

Принятие Указа Президента, ряда нормативных актов МВД России явилось базой для осуществления мероприятий по реформированию деятельности ГИБДД. В первую очередь была изменена направленность надзорной деятельности, а именно - инспекторский состав ДПС переориентирован на обеспечение бесперебойного и безопасного процесса дорожного движения, широкое применение технических средств, позволяющих не только выявлять, но и документировать с помощью видеофотоаппаратуры нарушения правил дорожного движения. Началось поэтапное внедрение средств технического диагностирования в процедуру государственного технического осмотра автотранспортных средств, численность которых к началу 21 века составила почти 32 млн. единиц. Организовано систематическое изучение общественного мнения о деятельности ГИБДД, проведение мероприятий

рекламного характера, направленных на популяризацию вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и создание положительного образа сотрудника государственной инспекции.

Сегодня, перед службой поставлена задача выхода на принципиально новый уровень развития.

8. Новое структурное построение подразделений Госавтоинспекции субъектов Российской Федерации на примере управления ГИБДД УМВД России по Владимирской области

Федеральным органом управления Госавтоинспекции является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России (ГУ ОБДД), несколько ранее Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД России. Преобразования главного управления в департамент и обратно во многом связаны с реформированием Министерства внутренних дел.

В субъектах Российской Федерации созданы Управления (отделы) Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД), как региональные органы управления Госавтоинспекции, которые осуществляют руководство деятельностью органов ГИБДД в районах, городах и иных муниципальных образованиях.

Госавтоинспекция Владимирской области представлена 15-ю территориальными подразделениями, с общей штатной численностью - 1032 сотрудника, из которых 972 из числа аттестованных и 60 вольнонаемных.

Управление ГИБДД УМВД России по Владимирской области является структурным подразделением Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Владимирской области, входит в систему Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и выполняет функции органа управления Госавтоинспекции в нашем регионе.

Управление возглавляет начальник, который по должности является главным государственным инспектором безопасности дорожного движения по Владимирской области, а его заместители – заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения по Владимирской области.

Начальник Управления назначается на должность и освобождается от должности только Министром внутренних дел Российской Федерации по представлению руководителя федерального органа управления Госавтоинспекции, которое вносится с учетом

предложений начальника УМВД России по Владимирской области и мнения руководителей высших исполнительных органов государственной власти Владимирской области.

Структура Управления включает:

1. Руководство: Начальник и два его заместителя.

2. Четыре отдела:

- организационно-аналитической работы и пропаганды безопасности дорожного движения;

- дорожно-патрульной службы и исполнения административного законодательства;

- технического надзора и регистрационно-экзаменационной работы;

- дорожной инспекции;

3. Контрольно-профилактическое отделение;

4. Канцелярию.

Кроме того, УГИБДД УМВД осуществляет оперативное управление подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне – отдельной ротой дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Владимирской области и региональным отделом информационного обеспечения ГИБДД.

Штатная численность УГИБДД УМВД составляет 45 единиц, из которых 35 должностей из категории аттестованных и 10 вольнонаемных.

Управление осуществляет следующие полномочия:

- Участвует в формировании и реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения.

- Осуществляет в соответствии с законодательством Российской Федерации специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в установленной области деятельности.

- Анализирует информацию о состоянии безопасности дорожного движения, причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, принимает меры по их устранению.

- Обобщает и анализирует правоприменительную практику в области обеспечения безопасности дорожного движения в части, касающейся деятельности органов внутренних дел, в установленном порядке вносит предложения по совершенствованию законодательства в указанной области.

- Информировует высших должностных лиц субъекта Российской Федерации (руководителей высших исполнительных органов государственной власти Владимирской области), обеспечивает информирование выборных должностных лиц местного самоуправления (глав муниципальных образований) о состоянии безопасности дорожного движения на соответствующей территории.

- Организует и проводит совместно с государственными органами, органами местного самоуправления, общественными объединениями и организациями мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

- Разрабатывает предложения по повышению безопасности дорожного движения, в том числе, совместно с государственными органами, органами местного самоуправления, общественными объединениями и организациями, принимает меры по их реализации. Участвует в разработке и реализации целевых программ повышения безопасности дорожного движения.

- Разрабатывает проекты нормативных правовых актов МВД России, УМВД России по Владимирской области по вопросам, отнесенным к компетенции Госавтоинспекции, участвует в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

- Обеспечивает в установленном порядке ведение государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения. Разрабатывает меры по совершенствованию отчетности, сбору и обработке сведений по направлениям деятельности Госавтоинспекции.

- Осуществляет организационно-методическое руководство, а в случае необходимости, прямое руководство подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне, а также подразделениями Госавтоинспекции управлений (отделов) МВД России, оказывает им практическую помощь, контролирует их деятельность.

- Организует в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, государственный контроль за деятельностью организаций, проводящих обязательный технический осмотр автотранспортных средств и прицепов к ним, а также проведение такого осмотра.

- Организует участие подразделений Госавтоинспекции управлений (отделов) МВД России в розыске угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий.

- Организует взаимодействие подразделений Госавтоинспекции управлений (отделов) МВД России с другими подразделениями органов внутренних дел при проведении мероприятий по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности.

- Участвует во взаимодействии с соответствующими подразделениями федерального органа государственной охраны в обеспечении безопасного и беспрепятственного проезда транспортных средств, в которых следуют объекты государственной охраны.

- Обеспечивает создание, функционирование и ведение в порядке, определяемом МВД России, информационных банков (баз) данных, а также предоставление содержащихся в них сведений федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органам местного самоуправления, организациям и гражданам в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

- Обеспечивает распределение в подразделения Госавтоинспекции, а также в установленном порядке организации-изготовители транспортных средств специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении и выполнения возложенных на Госавтоинспекцию функций, ведение учета указанной специальной продукции.

- Обеспечивает при необходимости совместно с экспертными и научно-исследовательскими учреждениями установление соответствия изготовленной юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, требованиям нормативных правовых актов.

- Предписывает или разрешает соответствующим организациям установку и снятие технических средств организации дорожного движения.

- Организует в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств автомобилями Госавтоинспекции.

- Разъясняет законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проводит в этих целях смотры, конкурсы, соревнования. Оказывает содействие органам исполнительной власти субъекта Российской Федерации в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения.

- Участвует в установленном порядке в организации работы по подготовке, повышению квалификации и переподготовке сотрудников Госавтоинспекции.

- Организует и проводит в целях защиты прав и законных интересов участников дорожного движения мероприятия по предупреждению, выявлению и пресечению нарушений дисциплины и законности.

- Изучает и обобщает опыт деятельности подразделений Госавтоинспекции управлений (отделов) МВД России, подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне организует внедрение в практическую деятельность современных оперативно-технических средств, а также методов работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и контроля за соблюдением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

- Проводит совещания, сборы, семинары. Принимает в установленном МВД России порядке участие в международных мероприятиях по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

- Рассматривает обращения граждан, иные письма, заявления, публикации в средствах массовой информации по вопросам деятельности Госавтоинспекции.

- Вносит в установленном порядке предложения по вопросам материально-технического и финансового обеспечения Управления, подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

- Осуществляет иные полномочия в установленной сфере деятельности в соответствии с федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, а также нормативными правовыми актами МВД России.

- Согласовывает маршруты транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, а в установленных законодательством Российской Федерации случаях – тяжеловесных грузов.

9. Госавтоинспекция на современном этапе развития общества, перспективные задачи ГИБДД

Сложные и ответственные задачи по обеспечению безопасности дорожного движения в современных условиях и широкой автомобилизации ложатся на органы внутренних дел и, в первую очередь, на ГИБДД. Не уточнение, а весьма четкое определение места ГИБДД в системе органов управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения создаёт предпосылки для эффективного влияния органов внутренних дел на всю совокупность причин, порождающих аварийность.

В 2011г. выполнение задач и осуществление полномочий, возложенных на Госавтоинспекцию, проходило в условиях масштабного реформирования системы МВД России.

С вступлением в силу Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»¹, изданием ряда указов Президента Российской Федерации реорганизована вертикаль управления. Организационное построение системы МВД России приведено в соответствие современным требованиям и концепции административной реформы. Утверждена структура центрального аппарата МВД России, реорганизованы непосредственно подчиненные ему подразделения.

Реализован комплекс мероприятий по проведению внеочередной аттестации сотрудников органов внутренних дел.

В целом в ходе реформирования штатная численность органов внутренних дел, а в их составе подразделений ГИБДД сокращена на 20%.

В рамках реализации Федерального закона «О полиции» проведена работа по освобождению Госавтоинспекции от дублирующих, избыточных и несвойственных ей функций.

Начата перестройка модели взаимоотношений с гражданами на партнерскую. Принимаются меры по дальнейшему развитию взаимодействия с институтами гражданского общества.

В целях повышения качества и доступности государственных услуг разрабатываются административные регламенты, позволяющие четко определить порядок их предоставления и снизить временные издержки на получение услуг. Проводится работа по организации межведомственного и межрегионального взаимодействия по вопросам обмена документами и информацией, в том числе в электронной форме.

Совершенствуется внутриведомственная система оценки оперативно-служебной деятельности, в том числе посредством органичного включения в нее результатов социологических исследований, с учетом того, что общественное мнение в соответствии с частью 6 статьи 9 Федерального закона «О полиции» является основным критерием оценки деятельности органов внутренних дел.

В подавляющем большинстве регионов страны развернуты и эксплуатируются навигационно-мониторинговые системы ГЛОНАСС и подразделения ГИБДД Владимирской области в этом аспекте не являются исключением.

Принимается участие в реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Осуществляются мероприятия федеральной и региональных программ в сфере безопасности дорожного движения и связанные с ней меры по совершенствованию выполнения специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций. Проводится работа по внедрению в деятельность Госавтоинспекции комплексов фиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме. В 20 субъектах Российской Федерации созданы Центры автоматической фиксации нарушений в области безопасности дорожного движения, в том числе и в структуре управления ГИБДД УМВД России по Владимирской области.

Приоритетные задачи, поставленные перед Госавтоинспекцией на ближайшую перспективу:

1. Обеспечить достижение цели федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах». В рамках действующего законодательства активизировать проведение совместных мероприятий с ведомствами и организациями, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения. Инициировать разработку соответствующих региональных программ на 2013 и последующие годы.

2. Направить усилия на совершенствование профилактической работы. Продолжить поиск новых форм и методов несения дорожно- патрульной службы. Ориентировать подразделения технического надзора и дорожной инспекции на выявление причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, и принятие упреждающих мер, в том числе в отношении юридических и должностных лиц, ответственных за перевозку пассажиров и грузов, техническое состояние транспортных средств, а также за состояние автомобильных дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений. Внедрить в практику подготовку и передачу репортажей непосредственно с мест дорожно-транспортных происшествий, административных правонарушений.

3. Продолжить создание укрупненных межмуниципальных подразделений ГИБДД, позволяющих осуществлять оперативный маневр силами и средствами с учетом состояния безопасности дорожного движения на обслуживаемой территории. Повысить эффективность деятельности по допуску кандидатов в водители и транспортных средств к участию в дорожном движении.

4. Принять меры по повышению уровня аналитического обеспечения принимаемых решений. Обеспечить проведение мероприятий по внедрению многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в

области обеспечения безопасности дорожного движения. Усовершенствовать систему сбора первичных сведений о дорожно-транспортном происшествии.

5. Продолжить внедрение в деятельность Госавтоинспекции современных технических средств, минимизирующих влияние субъективных факторов на оценку ситуации. Обеспечить развитие Центров автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД, оснащать патрульные автомобили видеорегистраторами и приборами позиционирования. Расширить практику применения экзаменационных площадок (автодромов), оборудованных автоматизированными системами для принятия первого этапа практического экзамена, оборудовать экзаменационные автомобили системой записи обстановки внутри и снаружи автомобиля.

10. Правовые и организационные основы деятельности Госавтоинспекции

10.1 Основные задачи, обязанности и права Госавтоинспекции

Госавтоинспекция в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, Законом Российской Федерации "О милиции", Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральным законом "О безопасности дорожного движения", другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

В соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 15.06.1998г. № 711. «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» служба Госавтоинспекции осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения. Обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и

имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Рассмотрим комплекс основных обязанностей, возлагающихся на Госавтоинспекцию, и предоставленных для их реализации прав.

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 проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;

- к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением государственного надзора при их капитальном ремонте), 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, трамваями и троллейбусами, выдача водительских удостоверений, а также согласование программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов, выдача заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям;

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

паспортов транспортных средств в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации;

4) 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;

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

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

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

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

9) проведение в соответствии с законодательством Российской Федерации дознания по делам о преступлениях против безопасности дорожного движения и преступлениях, связанных с эксплуатацией транспортных средств;

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, справок-счетов 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 проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, 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, комиссий по приемке в эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, 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, справок-счетов 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 федеральных 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 граждан о принятых решениях в установленный законодательством Российской Федерации срок.

Права Госавтоинспекции:

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

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

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

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

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

осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

б) запрещать при несоблюдении требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения перевозку крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов, а также движение общественного транспорта по установленным маршрутам;

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

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

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

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

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

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

10) отстранять от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, лиц, не

имеющих документов на право управления или пользования транспортными средствами либо страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности, а также лиц, управляющих транспортными средствами с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда);

11) освидетельствовать на состояние алкогольного опьянения, направлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения управляющих транспортными средствами лиц, которые подозреваются в совершении административного правонарушения в области дорожного движения и в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, а также направлять или доставлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, которые подозреваются в совершении преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, для объективного рассмотрения дела в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

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

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

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

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

16) использовать для доставления в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, а также в других предусмотренных законодательством Российской Федерации

Федерации случаях транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительством иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения;

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

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

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

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

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

22) осуществлять согласование установки рекламной конструкции при обращении за таким согласованием;

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

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

Решения, требования и указания должностных лиц ГИБДД по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для юридических лиц независимо от формы собственности и иных организаций, должностных лиц и граждан.

10.2 Организационное построение Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Система, образующая службу ГИБДД, достаточно проста. Возглавляет ее Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД России (ДОБДД МВД России). В МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации функционируют управления (отделы) ГИБДД (к примеру, в структуре УВД по Владимирской области имеется управление ГИБДД, а скажем, в Еврейской автономной области – отдел ГИБДД), в городских, районных органах внутренних дел - отделы (отделения) Госавтоинспекции.

Госавтоинспекция Владимирской области в структуре территориальных ОВД представлена отделениями. В системе МВД России имеется научно-исследовательское учреждение Государственной инспекции.

Согласно приказу МВД России от 27 июня 2003 г. № 486 «Об организационно-штатном построении Государственной инспекции безопасности дорожного движения» в состав ГИБДД входят подразделения: организационно-аналитическое, организации деятельности дорожно-патрульной службы; организации розыска транспортных средств; административной практики и дознания; технического надзора; регистрационной работы, экзаменационной работы; дорожной инспекции и организации движения; контрольно-профилактическое; статистической информации; оперативного реагирования; лицензионно-разрешительной работы; пропаганды безопасности дорожного движения и др.

Начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России, начальники ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам РФ, начальники ГИБДД ГРУОВД являются по должности соответственно Главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, главными госинспекторами безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации, районов, городов, районов в городах, а их заместители — заместителями главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения.

Указания и распоряжения вышестоящих главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения по вопросам обеспечения безопасности дорожного

движения обязательны для исполнения нижестоящими главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения.

11. Основные направления деятельности ГИБДД

11.1 Организация работы дорожно-патрульной службы ГИБДД, надзор за дорожным движением

Основная нагрузка по осуществлению надзора за дорожным движением, безусловно, лежит на дорожно-патрульной службе ГИБДД (ДПС ГИБДД), составляющей три четверти всего ее личного состава. Эта служба осуществляет повседневный контроль за соответствием поведения граждан, использующих транспортные средства и дороги, требованиям Правил дорожного движения, принимает меры по предупреждению, выявлению и пресечению правонарушений.

Деятельность ДПС по надзору за дорожным движением детально регламентируется, вступившими в силу с 1 сентября 2009г. приказами МВД России от 02.03.2009г. №№ 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» (далее - Регламент) и 186-дсп «Об утверждении Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», которые внесли принципиальные изменения в фундаментальные основы организации работы дорожно-патрульной службы и реализации административного законодательства.

Регламент представляет собой исчерпывающий алгоритм выполнения государственной функции по поддержанию дорожного правопорядка, а новое Наставление учитывает все требования, предъявляемые к службе на современном этапе развития общества, утверждает обновленный пакет документации, механизмы взаимодействия, действующие в системе служебной подчиненности, ранее неиспользовавшиеся понятия, определения и др.

Система подразделений, образующих ДПС, включает:

1. Подразделение организации и координации деятельности ДПС в структуре федерального органа управления Госавтоинспекции.
2. Подразделения организации ДПС в структуре органов управления Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, подразделений

Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям.

Виды строевых подразделений ДПС:

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

б) специализированные батальоны, роты, взводы ДПС Госавтоинспекции оперативного реагирования;

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

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

д) иные создаваемые в установленном МВД России порядке подразделения с функциями ДПС.

Основная задача и функции ДПС.

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

Функциями ДПС являются:

1. Контроль на постах и маршрутах патрулирования ДПС за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, а также в пределах предоставленных полномочий требований иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Оказание содействия и помощи гражданам и юридическим лицам в осуществлении их законных прав и интересов при участии в дорожном движении.

3. Осуществление распорядительно-регулирующих действий.

4. Осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

5. Осуществление неотложных действий на месте дорожно-транспортных происшествий.

6. Осуществление мероприятий по сопровождению транспортных средств.

7. Разработка на основе анализа обстановки с аварийностью мер реагирования и предложений, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей.

8. Информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке с аварийностью, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению.

9. Проведение в порядке, определяемом нормативными правовыми актами МВД России, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест ДТП.

10. Участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

11. Контроль за эксплуатационным состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

12. Обеспечение в пределах своей компетенции в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в зонах ответственности строевых подразделений.

13. Участие в пределах своей компетенции в выполнении задач, определенных планами перевода органов внутренних дел на военное время и действий при чрезвычайных (кризисных) ситуациях.

Организация деятельности ДПС при осуществлении охранных мероприятий регламентируется Инструкцией по организации и обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения, утвержденной приказом МВД России, ФСО России и ФСБ России от 1 ноября 2002 г. № 620дсп/350дсп/637дсп.

Организация деятельности ДПС при осуществлении сопровождения транспортных средств регламентируется Инструкцией по осуществлению сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции, утвержденной приказом МВД России от 31 августа 2007 г. № 767.

Формы и методы несения дорожно-патрульной службы.

Основными формами несения службы нарядами ДПС являются:

1. Контроль за дорожным движением на патрульном транспортном средстве в

движении или стационарном положении, в пешем порядке.

2. Регулирование дорожного движения.

3. Осуществление контрольных функций на стационарных постах ДПС (КПМ), контрольно-пропускных пунктах.

4. Сопровождение транспортных средств.

Несение службы нарядами ДПС может также осуществляться на средствах авиации (вертолеты, дирижабли и другие).

Контроль за дорожным движением с использованием патрульных транспортных средств может быть открытым и скрытым.

Скрытый контроль осуществляется с использованием патрульных автомобилей скрытого контроля. При этом обеспечивается взаимодействие наряда ДПС на патрульном автомобиле скрытого контроля с другими нарядами ДПС, которыми в случае необходимости пресечения и оформления административного правонарушения обеспечивается остановка транспортного средства.

В случае применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, контроль за дорожным движением может осуществляться нарядом ДПС на патрульном автомобиле скрытого контроля самостоятельно.

Взаимодействие между нарядами при осуществлении скрытого контроля и координация их совместных действий осуществляются с помощью средств радиосвязи.

Решение об осуществлении скрытого контроля принимает руководитель органа управления, командир строевого подразделения (не ниже командира роты) или руководитель подразделения Госавтоинспекции, в подчинении которого находится строевое подразделение, о чем делается соответствующая запись в постовой ведомости.

При осуществлении контроля за дорожным движением с использованием патрульных автомобилей применяются следующие основные методы:

1. Движение в потоке транспортных средств (для контроля за поведением водителей в целях предупреждения и пресечения нарушений правил дорожного движения).

2. Движение впереди транспортного потока со скоростью, не превышающей установленную (для предупреждения превышения скорости).

3. Остановка у опасных в аварийном отношении мест (для предупреждения нарушений правил дорожного движения водителями и пешеходами, применения средств фото-, видеофиксации нарушений).

4. Остановка патрульного автомобиля в местах наилучшей его видимости для всех участников дорожного движения с одновременным пешим перемещением инспектора к наиболее напряженным по интенсивности движения участкам.

Несение службы на патрульных мотоциклах организовывается преимущественно на участках дорог, где возникает необходимость оперативного реагирования на складывающуюся обстановку, в том числе прибытия к месту ДТП, преследования и остановки правонарушителей в условиях ограниченной пропускной способности, а также в местах систематических нарушений правил дорожного движения водителями мотоциклов.

В целях взаимной страховки обеспечивается, как правило, несение службы на патрульных мотоциклах в спаренном варианте, а в наиболее сложных в оперативном отношении местах, в ночное время, при неблагоприятных погодных условиях – во взаимодействии с нарядом на патрульном автомобиле.

Несение службы в пешем порядке применяется для контроля за движением на небольших по протяженности, напряженных по интенсивности движения и опасных в аварийном отношении участках дорог.

При пешем патрулировании контроль за дорожным движением осуществляется в открытой форме путем перемещения по краю тротуара (обочины), резервной зоне дороги. Место несения службы выбирается так, чтобы инспектор ДПС был отчетливо виден, возможно, большему количеству участников движения и имел возможность для своевременного пресечения правонарушений.

Порядок применения средств авиации, формы и методы их использования в целях реализации возлагаемых на ДПС функций, порядок взаимодействия нарядов определяется организационно-распорядительными документами МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации в зависимости от выполняемых конкретных задач.

Расстановка сил и средств ДПС.

Расстановка сил и средств ДПС осуществляется на основе принципа их концентрации в местах, характеризующихся наиболее сложной дорожно-транспортной обстановкой и аварийностью.

В органе управления Госавтоинспекции разрабатывается и утверждается перечень зон ответственности отдельных строевых подразделений и оформляется соответствующее картографическое решение. При необходимости самостоятельные зоны ответственности определяются для структурных подразделений отдельных строевых подразделений.

В границах утвержденной зоны ответственности командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном

подчинении которого находится взвод, отделение, группа ДПС, организуется разработка дислокации постов и маршрутов патрулирования ДПС.

Дислокация пересматривается не реже одного раза в год с учетом анализа складывающейся обстановки.

Расчет количества постов и маршрутов патрулирования осуществляется с учетом фактической штатной численности инспекторского состава ДПС строевого подразделения на основе Порядка учета рабочего времени и расчета численности сотрудников ДПС, необходимых для закрытия поста или маршрута патрулирования.

Дислокация разрабатывается на основе приоритетной расстановки сил и средств:

- В местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, исходя из топографического анализа аварийности с учетом дней недели, времени суток их совершения.
- В местах пересечения интенсивных транспортных потоков, систематического возникновения заторовых ситуаций.
- На участках интенсивного движения транспортных средств, пешеходов, влекущего систематическое возникновение конфликтных дорожно-транспортных ситуаций.
- Местах эпизодического увеличения потоков транспортных средств и пешеходов в зависимости от режима работы организаций, детских воспитательных и учебных заведений, торговых центров, других объектов инфраструктуры.

На основании утвержденной дислокации командиром строевого подразделения, начальником подразделения Госавтоинспекции, в непосредственном подчинении которого находится отделение, группа ДПС, на каждый пост, маршрут патрулирования организуется разработка карточки поста, маршрута патрулирования в двух экземплярах, один из которых хранится в дежурной части строевого подразделения или территориального органа внутренних дел, второй выдается сотруднику ДПС на время несения службы.

Для организации своевременного сосредоточения сил и средств в местах со сложной оперативной обстановкой, реагирования на изменения дорожно-транспортной обстановки, применяется маневр (изменение предусмотренной дислокацией расстановки сил и средств) нарядами ДПС. В зависимости от состояния оперативной обстановки маневр может осуществляться на период (в течение) смены, дежурных суток или на более длительное время.

Задачи нарядам ДПС, заступающим на посты, маршруты патрулирования, не предусмотренные дислокацией, определяются служебным заданием, которое доводится на инструктаже.

При назначении сотрудника в наряд учитываются состояние его здоровья, индивидуальные качества, наиболее полно отвечающие условиям несения службы на конкретном посту или маршруте патрулирования.

Назначение для самостоятельного несения службы и вооружение сотрудников, не принявших присяги и не прошедших первоначальную подготовку, не допускается.

Для несения службы на стационарных постах, в темное время суток, а также на загородных дорогах (за исключением случаев обеспечения прямой видимости другого наряда) выставляются наряды в составе не менее двух сотрудников ДПС, имеющих закрепленное табельное оружие.

В состав наряда патрульного автомобиля должно входить, как правило, не менее двух сотрудников ДПС.

За работу в ночное время, в выходные и праздничные дни, а также за работу сверх установленной законом продолжительности рабочего времени сотрудникам ДПС предоставляется компенсация в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В течение рабочего дня (смены) сотруднику должен предоставляться перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который в рабочее время не включается.

Сотрудникам, работающим на открытом воздухе или в закрытых помещениях, не имеющих систем отопления и (или) кондиционирования (при температуре воздуха соответственно -20 градусов и ниже или $+35$ градусов и выше), в необходимых случаях предоставляются специальные перерывы до 10-20 минут каждый час, которые включаются в рабочее время. В этих случаях может организовываться подмена нарядов.

Инструктаж нарядов.

Инструктаж нарядов проводится, как правило, в специально оборудованном классе службы. Лица, назначенные в наряд для несения службы, прибывают в строевое подразделение или территориальный орган внутренних дел не менее чем за 15 минут до начала инструктажа для подготовки и надлежащей экипировки. О готовности к службе докладывает дежурному и непосредственному начальнику (командиру, старшему группы).

Дежурный контролирует прибытие сотрудников, назначенных в наряд, в присутствии непосредственного начальника (командира, старшего группы) выдает им необходимое вооружение, средства связи, технические средства, в установленных случаях специальные средства, бланки процессуальных документов.

Заступающие в наряд сотрудники должны быть одетыми в установленное по сезону форменное обмундирование, светоотражающую экипировку (для несущих службу в темное

время суток и в условиях недостаточной видимости, на стационарных постах ДПС, КПМ, а также работающих на местах ДТП), иметь опрятный внешний вид и исправное снаряжение.

В зависимости от характера выполняемых задач наряды ДПС по решению командира строевого подразделения, вышестоящего руководителя дополнительно выдаются автоматическое оружие, специальные средства, технические средства, средства индивидуальной защиты и активной обороны.

Инструктаж заступающего на службу наряда проводит командир строевого подразделения или начальник подразделения Госавтоинспекции, в структуру которого входит строевое подразделение (лица, их замещающие), вышестоящий руководитель в присутствии дежурного, о чем делается запись в постовой ведомости.

Продолжительность инструктажа не должна превышать 30 минут.

Проведение инструктажа заканчивается отдачей приказа о заступлении нарядов ДПС на службу. Например: «Наряд, СМИРНО. Приказываю заступить на обеспечение безопасности дорожного движения и общественного порядка. Во время несения службы в обращении с гражданами соблюдать законность, культуру и вежливость. На-ПРАВО (на-ЛЕВО), по маршрутам и постам шагом-МАРШ».

Организация контроля за несением службы.

Контроль за несением службы нарядами ДПС на постах и маршрутах патрулирования осуществляется путем проведения гласных и скрытых проверок, а также с использованием средств теле-, видеонаблюдения, навигационного оборудования по определению места нахождения патрульных автомобилей, иных технических средств.

Контроль за несением службы также включает проведение отдельных или в рамках гласных (скрытых) проверок несения службы мероприятий по контролю за сохранностью и правомерностью использования информации, полученной с помощью специальных технических средств, информации программно-технических средств, соответствием реквизитов возбужденных дел об административных правонарушениях фактическим данным о правонарушителях, местах несения службы нарядами, других контрольных мероприятий.

При организации проверок должны учитываться жалобы и заявления граждан, оперативная информация о работе сотрудников, результаты опросов (анкетирования) участников дорожного движения и индивидуально-воспитательной работы.

Командиры полков, отдельных батальонов, рот должны осуществлять гласные проверки нарядов не реже двух раз в месяц, их заместители, командиры батальонов, рот (в составе полка) и их заместители – не реже одного раза в неделю, командиры рот (в составе батальонов), их заместители, командиры отдельных взводов и их заместители – ежедневно,

командиры взводов (в составе батальонов, рот) или их заместители, командиры отделений – осуществлять гласные проверки каждого наряда ежедневно не менее двух раз за смену.

При проведении гласной проверки наряда ДПС в зависимости от поставленных задач устанавливается:

1. Наличие наряда на закрепленном посту (маршруте патрулирования) в конкретном месте согласно карточке или служебному заданию.

2. Соответствие внешнего вида сотрудников, их экипировки и оснащения установленным требованиям.

3. Соблюдение сотрудниками дисциплины и законности, установленных требований во взаимоотношениях с участниками дорожного движения, правомерность и полнота возбуждения дел об административных правонарушениях.

4. Знание служебных обязанностей, ориентировок, полученных на инструктаже и в процессе несения службы, и их выполнение.

5. Знание оперативной обстановки в зоне ответственности поста, маршрута патрулирования, состояния аварийности и особенностей несения службы.

6. Знание нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ДПС, умение руководствоваться их положениями.

7. Наличие, состояние закрепленного патрульного транспорта, средств связи, технических и специальных средств.

8. Умение и эффективность использования технических средств.

9. Качество несения службы, активность в предупреждении административных правонарушений, дорожно-транспортных происшествий.

10. Уровень взаимодействия с дежурной частью, другими нарядами, умение действовать в условиях осложнения дорожной и оперативной обстановки (путем дачи вводных).

Запрещается проверять несение службы путем провоцирующих действий.

11. Качество ведения производства по делам об административных правонарушениях.

Скрытые проверки проводятся в соответствии с составляемым на месяц графиком, утверждаемым командиром строевого подразделения или руководителем подразделения Госавтоинспекции территориального органа внутренних дел, в котором, при необходимости указываются фамилии сотрудников, в отношении которых планируется проведение проверки.

Скрытая проверка ведется путем наблюдения за действиями наряда ДПС, как правило, с использованием средств видеонаблюдения, применением фото- и видеосъемки, аудиозаписи. Продолжительность скрытой проверки должна составлять не менее 1 часа.

В ходе скрытой проверки осуществляется контроль за:

1. Поведением сотрудника и соблюдением им дисциплины и законности.
2. Взаимоотношениями сотрудника с участниками дорожного движения.
3. Правомерностью используемых форм и методов контроля за дорожным движением, остановки транспортных средств, возбуждения дел об административных правонарушениях, осуществления иных административных действий.
4. Реагированием на нарушения правил дорожного движения, изменение оперативной и дорожно-транспортной обстановки.
5. Умением осуществлять распорядительно-регулирующие действия.
6. Выполнением других требований настоящего Наставления и иных нормативных правовых актов МВД России, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции.

При выявлении во время скрытой проверки нарушений дисциплины или законности, необходимости оказания наряду ДПС помощи, проверяющий прекращает наблюдение и принимает неотложные меры по пресечению противоправных действий сотрудников, оказанию соответствующей помощи. По информации проверяющего, сотрудники, допустившие грубые нарушения служебных обязанностей, непосредственным (прямым) начальником могут быть отстранены от несения службы.

11.2 Контроль за безопасным содержанием автомобильных дорог, улиц и дорожных сооружений

Согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и содержание дорог должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие построенных и реконструированных дорог, их состояния установленным нормам и правилам удостоверяется актами приемки дороги и актами контрольных осмотров либо обследований дорог. Для осуществления этой работы в составе ГИБДД создана и действует служба организации движения и дорожной инспекции, цель деятельности которой состоит в совершенствовании организации дорожного движения, исключении дорожного фактора как условия дорожно-транспортного происшествия. Указанная служба руководствуется Наставлением по службе дорожной инспекции и организации движения Государственной

инспекции безопасности дорожного движения МВД России, утвержденным приказом МВД России от 8 июня 1999 г. № 410 (в ред. приказа МВД России от 7 июля 2003 г. № 525). Подразделения организации движения и дорожной инспекции решают в основном инженерно-технические вопросы, касающиеся дорог и улиц.

В этой связи на нее возлагается решение основной задачи - осуществление государственного контроля и надзора в процессе ремонта и эксплуатации дорог и улиц, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и иных объектов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, которые она решает во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, военной автомобильной инспекцией, юридическими и физическими лицами, со средствами массовой информации.

В рамках своей компетенции подразделения дорожной инспекции выдают заключения на представленные для согласования проекты на строительство, реконструкцию и ремонт дорог, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, других объектов на дороге, согласовывают проекты организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, а также участвуют в реализации возлагаемых на МВД России функций государственного заказчика по разработке и изготовлению технических средств, автоматизированных систем и приборов, способствующих повышению безопасности дорожного движения, осуществляют согласование разрешений на распространение наружной рекламы и размещение иных объектов в пределах дорог и улиц, в полосе отвода и придорожной зоне дорог.

Дорожная инспекция наделяется и другими полномочиями, необходимыми для решения возложенных на нее задач. В частности, она имеет право запрашивать и получать в установленном порядке от организаций независимо от формы собственности и должностных лиц сведения о соблюдении ими нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также объяснения по фактам их нарушения; докладывать главным государственным инспекторам безопасности дорожного движения о необходимости выдачи должностным лицам обязательных для исполнения предписаний об устранении нарушений нормативных правовых актов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, а в случае невыполнения предписаний составлять протоколы и привлекать виновных лиц к административной ответственности.

Кроме того, дорожная инспекция уполномочена участвовать в проведении мероприятий по временному ограничению или запрещению дорожного движения на участках дорог и улиц, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного

движения состоянии; движения общественного транспорта по установленным маршрутам при несоблюдении необходимых требований нормативных правовых актов и технических норм, ремонтно-строительных и других работ; работы по изменению организации дорожного движения на отдельных участках дорог и улиц, железнодорожных переездах при проведении массовых мероприятий либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения; запрещения или приостановки проведения на дорогах и улицах, осуществляемых с нарушением требований технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Служба организации дорожного движения активно участвует в разработке проектов законодательных, иных нормативных правовых актов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, вносит предложения по их совершенствованию, а также научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, их внедрения в практическую деятельность ГИБДД.

11.3 Регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним

Согласно основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Совета Министров — Правительством РФ от 23 октября 1993г. № 1090 (с последующими изменениями и дополнениями), механические транспортные средства и прицепы должны быть зарегистрированы в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России или иных органах, определяемых Правительством РФ.

Порядок регистрации автотранспорта регламентирован постановлениями Правительства РФ от 12 августа 1994 г. №938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», от 11 ноября 2005г. № 679 и приказом МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» (в ред. приказа МВД России от 27.08.2010 N 626).

Кроме ГИБДД государственную регистрацию транспортных средств осуществляют органы государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним; автомобильные службы Вооруженных Сил Российской Федерации, пограничных войск, внутренних войск, войск правительственной связи,

обеспечивающих связь с органами военного управления, железнодорожных войск, войск гражданской обороны, а также автомобильные службы иных министерств и ведомств, имеющих воинские формирования транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации и других войск.

Регистрации в ГИБДД МВД России автотранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см или максимальной мощностью электродвигателя более 4 кВт, а также максимальной конструктивной скоростью более 50 км/час и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования и принадлежащих юридическим лицам, гражданам Российской Федерации, иностранным юридическим лицам и гражданам, лицам без гражданства.

Регистрация транспортных средств осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, на которые возложена данная функция, в целях обеспечения их государственного учета, надзора за соответствием конструкции, технического состояния и оборудования транспортных средств установленным требованиям безопасности, борьбы с преступлениями и другими правонарушениями, связанными с использованием транспортных средств, исполнения законодательства о военно-транспортной обязанности и налогового законодательства.

Не подлежат регистрации в Госавтоинспекции и не принимаются к производству регистрационных действий транспортные средства:

- изготовленные в Российской Федерации, в том числе из составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей, или ввозимые на ее территорию сроком более чем на шесть месяцев, без представления документов, подтверждающих проведение их сертификации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих торговлю транспортными средствами в предусмотренном законодательством Российской Федерации порядке, предназначенные для продажи;
- конструкция которых или внесенные в конструкцию изменения не соответствуют требованиям действующих в Российской Федерации правил, нормативов и стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения или сведениям, указанным в представленных документах;
- ранее зарегистрированные в подразделениях Госавтоинспекции и не снятые с регистрационного учета по месту регистрации в порядке, установленном настоящими Правилами;

- при обнаружении признаков скрытия, изменения, уничтожения маркировки, нанесенной на транспортные средства организациями-изготовителями, либо подделки представленных документов, регистрационных знаков, несоответствия транспортных средств и номерных агрегатов сведениям, указанным в представленных документах, или регистрационным данным, а также при наличии сведений о нахождении транспортных средств, номерных агрегатов в розыске или представленных документов в числе утраченных (похищенных);
- при наличии запретов и ограничений на совершение регистрационных действий, наложенных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Сведения о регистрации указываются в регистрационных документах, к которым относятся свидетельства о регистрации транспортных средств, а также выданные до введения свидетельств о регистрации транспортных средств технические паспорта (технические талоны) транспортных средств, если не произведена их замена в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России.

Регистрационное делопроизводство, оформление паспортов транспортных средств, регистрационных и иных документов, выдаваемых регистрационными подразделениями, ведется на русском языке. Дополнительно допускается заполнение указанных документов на иных языках народов Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации. Реквизиты свидетельства о регистрации транспортного средства дублируются буквами латинского алфавита в соответствии с требованиями Конвенции о дорожном движении, принятой на Конференции Организации Объединенных Наций по дорожному движению в г. Вене 8 ноября 1968 года и ратифицированной 29 апреля 1974 года.

На каждое транспортное средство уполномоченные органы выдают государственный регистрационный знак, предусмотренный ГОСТ - Р50577.

Для совершения регистрационных действий собственники или владельцы транспортных средств представляют: заявление; паспорт или иной заменяющий его документ, удостоверяющий личность; документ, удостоверяющий полномочия гражданина представлять интересы собственника при совершении регистрационных действий; регистрационный документ и (или) паспорт транспортного средства, если он выдавался; транспортное средство, за исключением случаев его утилизации.

При наличии обстоятельств, препятствующих представлению транспортных средств, допускается представление актов технического осмотра, выданных подразделениями Госавтоинспекции по месту нахождения транспортных средств; справку-счет, выданную торговой организацией или предпринимателем, либо заключенный в установленном порядке

договор или иной документ, удостоверяющий право собственности на транспортное средство, номерной агрегат; регистрационные знаки транспортных средств или регистрационные знаки «ТРАНЗИТ».

Кроме перечисленных документов согласно Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» для регистрации автотранспорта требуется страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности собственника транспортного средства или лица, владеющего транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т. п.).

Во время регистрации транспортных средств должностные лица ГИБДД осуществляют проверку личности собственника или владельца, необходимых документов по оперативным учетам органов внутренних дел, а также проводят осмотр транспортных средств.

В зависимости от содержания заявления после окончания регистрационных процедур должностные лица ГИБДД регистрируют транспортные средства, снимают их с учета или производят изменения регистрационных данных.

Транспортное средство регистрируется только на одного владельца по месту его жительства. На зарегистрированное транспортное средство выдаются свидетельство о регистрации, паспорт транспортного средства, государственные регистрационные знаки.

При регистрации автотранспортных средств все данные о них записываются в книгу учета, и на каждое из них заводится карточка учета, на основе этого пополняется компьютерный банк данных службы ГИБДД. Учет дает возможность по государственным регистрационным знакам и другим признакам определять принадлежность транспортного средства, место его стоянки, адрес владельца, что имеет значение при розыске лиц, совершивших правонарушения на транспорте. Учет транспортных средств преследует также социально-экономические и военно-мобилизационные цели.

В случае если при регистрации транспортного средства обнаруживаются признаки подделки документов, номеров на агрегатах, их несоответствие записям в документах, транспортное средство и документы изымаются, производится тщательная проверка, по результатам которой решается судьба транспортного средства. При нарушении установленных сроков регистрации виновные лица привлекаются к административной ответственности.

В соответствии со ст. 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», Правилами по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов, утвержденных постановлением Госстандарта России от 1 апреля 1998 г. № 19, и иными документами не подлежат регистрации в Госавтоинспекции и не принимаются к производству регистрационных действий транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации, в том числе из составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей, или ввозимые на ее территорию сроком более чем на шесть месяцев, без представления документов, подтверждающих проведение их сертификации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

11.4 Экзаменационная деятельность Госавтоинспекции

Согласно Государственному докладу «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации» основной причиной аварийности в стране по-прежнему является низкий уровень подготовки водителей, по вине которых совершается до 80 % дорожно-транспортных происшествий.

Учитывая этот фактор, одним из важнейших направлений в деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения остается контроль за подготовкой водительских кадров, который осуществляется в двух основных формах:

1. Участие совместно с заинтересованными ведомствами в работе на этапе регистрации образовательных учреждений, осуществляющих подготовку водителей, а также контроль за процессом обучения.

2. Прием экзаменов по Правилам дорожного движения и навыкам практического вождения транспортных средств и выдача водительских удостоверений лицам, успешно их выдержавшим.

Контролируя процесс обучения, Государственная инспекция безопасности дорожного движения взаимодействует с образовательными учреждениями, осуществляющими подготовку водителей транспортных средств. Согласно Федеральному закону от 20 июля 2000 г. «О внесении изменений и дополнений в Закон РФ «Об образовании» указанные учреждения должны иметь лицензию на право ведения такой деятельности, копия которой хранится в подразделении ГИБДД.

Госавтоинспекция имеет право: принимать участие в обследовании на соответствие материально-технической базы учреждений требованиям нормативных правовых документов, регламентирующих организацию подготовки и переподготовки водителей, по заявке органа, выдающего лицензии, либо самих образовательных учреждений; контролировать выполнение лицензионных требований; анализировать итоги экзаменов по уровню теоретических знаний и умению вождения.

В случае выявления нарушений нормативных актов, устанавливающих требования к подготовке водителей, должностные лица ГИБДД выдают предписания руководителям учреждений. Если требования Госавтоинспекции не выполняются, то информация об этом направляется в вышестоящую организацию образовательного учреждения, а также в орган, выдавший лицензию.

Сдача экзаменов и выдача удостоверений осуществляется в соответствии с постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 г. № 1396 «Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений» и Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденной приказом МВД России от 20 июля 2000 г. № 782 «О мерах по реализации постановления Правительства РФ от 15 декабря 1999 г. № 1396», приказами МВД России от 19 февраля 1999 г. № 120 «Об утверждении образцов водительских удостоверений» и от 28 сентября 1998 г. № 603 «О международном водительском удостоверении».

Граждане Российской Федерации, достигшие установленного законом возраста, не имеющие ограничений к водительской деятельности, могут после соответствующей подготовки быть допущены к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами. В частности, право на управление мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами (категория «А») предоставляется лицам, достигшим 16-летнего возраста; автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг, и число сидячих мест которых, помимо сидения водителя, не превышает восьми (категория «В»), — лицам, достигшим 18-летнего возраста, и т. д.

Лица, желающие сдать квалификационные экзамены на получение права управления транспортными средствами, представляют: заявление; водительскую карточку; паспорт или иной документ, удостоверяющий личность, с отметкой органа внутренних дел о регистрации по месту жительства (пребывания), а при отсутствии указанной отметки — документ о регистрации по месту жительства (пребывания); медицинскую справку установленного

образца о годности к управлению соответствующими категориями транспортных средств; документ о прохождении обучения; фотокарточки установленного размера (за исключением случаев автоматизированного изготовления водительских удостоверений в Государственной инспекции); документы об уплате установленных сборов (квитанции сберегательного банка или копии платежного поручения образовательного учреждения, которое осуществило оплату).

По общему правилу к сдаче экзаменов допускаются граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объеме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории. В качестве исключения допускается самостоятельная подготовка водителей на получение права управления транспортными средствами категорий «А» и «В» в объеме соответствующих программ. Теоретические и практические экзамены принимают сотрудники регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции. Право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены. Оно подтверждается соответствующим удостоверением, выдаваемым ГИБДД.

Водительское удостоверение выдается сроком на 10 лет. По истечении указанного в нем срока оно считается недействительным и подлежит замене в установленном порядке.

Основаниями прекращения действия права управления транспортными средствами являются:

- истечение установленного срока действия водительского удостоверения;
- ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению транспортными средствами, подтвержденное медицинским заключением;
- лишение права управления транспортными средствами за правонарушение.

11.5 Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий

Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) осуществляются органами внутренних дел (ГИБДД), владельцами транспортных средств, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. №647, приказом МВД России от 18 июня 1996 г. № 328 «О мерах по реализации постановления Правительства РФ от 29 июня 1995 г.», постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 894 «Об

утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации».

Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

Учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия. Он необходим для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий. В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям, которую ведут органы внутренних дел, включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

Медицинские учреждения независимо от форм собственности ведут учет погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях.

Погибшими в дорожно-транспортных происшествиях считаются люди, скончавшиеся от полученных ранений в течение 30 суток с момента происшествия.

Все владельцы транспортных средств обязаны немедленно сообщить в орган внутренних дел по месту своего нахождения о каждом дорожно-транспортном происшествии с участием принадлежащих им транспортных средств.

Все ДТП принято делить на следующие виды:

- столкновение транспортных средств;
- опрокидывание транспортных средств;
- наезд на стоящее транспортное средство;
- наезд на препятствие;
- наезд на пешехода;
- наезд на велосипедиста;
- наезд на гужевой транспорт;
- падение пассажира;
- иной вид ДТП.

Одним из основных субъектов учета ДТП является Госавтоинспекция, деятельность которой в этом направлении регламентируется Инструкцией по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел, утвержденной приказом МВД России № 2-96г.

Статистические данные о происшествиях на дорогах обобщаются и анализируются в управлениях, отделах, отделениях (группах) Государственной инспекции, а также в строевых подразделениях дорожно-патрульной службы.

Учету подлежат, как было отмечено выше, все дорожные происшествия, однако в государственную статистическую отчетность включаются сведения только о тех, в которых погиб или получил ранение (телесные повреждения) хотя бы один человек.

На каждое ДТП с пострадавшими заполняется карточка учета дорожно-транспортного происшествия, в которой отражаются сведения, характеризующие происшествие по различным параметрам. В частности, в карточку вносятся сведения о дате, времени, месте, виде происшествия, его участниках, транспортных средствах, степени тяжести последствий, нарушениях Правил дорожного движения, послуживших причиной аварии, и др.

Ответственность за полноту и правильность учета сведений о ДТП несут главные государственные инспекторы Государственной инспекции безопасности дорожного движения городов и районов.

На региональном уровне сбор и обобщение карточек учета дорожно-транспортных происшествий осуществляется аппаратами ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, на федеральном уровне - Главным информационно-аналитическим центром МВД России.

11.6 Пропаганда безопасности дорожного движения и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма

Важное значение в деятельности Государственной инспекции по предупреждению дорожно-транспортных происшествий отводится мероприятиям, направленным на привитие участникам дорожного движения знаний, умений и навыков, необходимых для безопасного поведения на улицах и дорогах.

В частности, Положение о ГИБДД возлагает на нее задачи, связанные с разъяснением законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, оказанием содействия органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам поведения на улицах и дорогах, в пропаганде правил дорожного движения.

Проведение этой работы регламентируется Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения, утвержденным приказом МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел российской федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

Данный документ определяет порядок организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения, основные направления деятельности по пропаганде, формы и методы осуществления деятельности по пропаганде, особенности деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции, а также цели и задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

К целям пропагандистской деятельности наряду с разъяснением действующего законодательства отнесено информирование населения о целях и задачах Государственной инспекции и содействие в установлении взаимопонимания между ее сотрудниками и участниками дорожного движения.

К наиболее важным задачам, решаемым подразделениями пропаганды, относятся:

- информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения;
- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;
- воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

С целью организации работы по пропаганде в управлениях (отделах) Госавтоинспекции создаются подразделения пропаганды безопасности дорожного движения, функции которых определяются соответствующими положениями о подразделениях Госавтоинспекции, утверждаемыми в установленном порядке. Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня.

Формы и методы осуществления деятельности подразделениями Госавтоинспекции по пропаганде.

При осуществлении деятельности по пропаганде подразделения Госавтоинспекции используют следующие формы и методы:

- организация проведения в субъектах Российской Федерации автомотовелопробегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения;

- организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции; организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие безопасность дорожного движения;

- участие в качестве консультантов и рецензентов изданий, кино-, видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования;

- использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;

- организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиоустановок (громкоговорящих установок) на вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах;

- проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях;

- принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения;

- обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения.

Деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными милиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ.

Основные направления работы по профилактике ДДТТ:

1. Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе дифференцированного анализа его состояния по категориям участников (пешеход, пассажир, велосипедист, водитель), возрасту, месту жительства (город, район, сельская местность), времени, месту (рядом со школой, в зоне спортивного или культурно-оздоровительного учреждения и другие) и причинам совершения ДТП.

2. Ведение наблюдательного дела на каждое дошкольное и общеобразовательное учреждение, содержащее информационные данные об учреждении, фактах ДТП и принимаемых по ним оперативных мерах, организации обучения и профилактической работы (акты обследования, приказы по школе, схемы безопасного маршрута движения учащихся на участках дорог, прилегающих к образовательному учреждению и другие) с целью поиска новых форм и методов работы, учета деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

3. Контроль за организацией обучения детей и подростков Правилам дорожного движения, навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах, созданием дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей (инспектирование образовательных учреждений).

4. Участие в организации и проведении конференций, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

5. Оказание методической помощи в создании и организации работы базовых школ и детских садов, кабинетов по безопасности дорожного движения, автоплощадок и автогородков, юношеских автомобильных школ, автомотовелокартклубов, разработке учебных программ и пособий, сценариев и постановке детских игр, спектаклей и викторин по тематике дорожного движения.

6. Выпуск методических рекомендаций и другой печатной продукции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

7. Организация и проведение конкурсов и соревнований по знанию Правил дорожного движения, целевых профилактических мероприятий перед началом и по окончании учебного года, соревнований юношеских автомобильных школ, автовеломотокартклубов.

8. Оказание содействия в создании региональных методических центров по подготовке преподавателей школ, работников детских дошкольных учреждений к обучению детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

9. Привлечение детей к проведению профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди сверстников, развитие сети отрядов юных инспекторов движения, иных профильных объединений учащихся.

10. Организация профилактической работы во время школьных каникул (проведение бесед, массовых мероприятий, специальных профильных смен в оздоровительных лагерях).

11. Обобщение опыта работы школ по изучению правил безопасного поведения на улицах и дорогах, в разработке примерных планов общешкольных мероприятий по

профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на предстоящий учебный год, обеспечении наглядными пособиями.

12. Проведение занятия на курсах повышения квалификации педагогических работников.

13. Оказание содействия в оборудовании уголков и школьных кабинетов безопасности дорожного движения, организации и проведении занятий на автоплощадках и в автогородках по обучению детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

14. Участие в заседаниях совета органа управления образования, педагогических советов школ и других образовательных учреждений, в проведении занятий с классными руководителями, целевых родительских собраний по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Заключение

На настоящем этапе вопросы развития взаимодействия субъектов реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном уровне ставятся в разряд одних из самых приоритетных.

К наиболее актуальным задачам в этом аспекте на 2011 год, поставленным перед подразделениями Госавтоинспекции отнесены:

1. Обеспечение надлежащей реализации правительственных решений, направленных на совершенствование порядка исполнения государственных функций и процедур, связанных с приемом квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами, регистрацией и проведением технического осмотра автотранспортных средств, а также переходом на выполнение указанных функций в электронном виде.

2. Совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти принятие мер к разработке новой федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения на период 2013 - 2020 годов.

3. Реализация полномочий по координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения. Инициирование регулярного рассмотрения на заседаниях комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения результатов выполнения региональных программ.

3. Совершенствование выполнения Госавтоинспекцией специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций. Повышение качества решения задач по оптимизации использования сил и средств дорожно-патрульной службы, в том числе на основе расширения практики применения средств фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме, упорядочения сопровождений транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции, сокращения неэффективных стационарных постов ДПС.

4. Продолжение создания надлежащих условий для реализации Госавтоинспекцией правоприменительных полномочий, функций по администрированию штрафов. Осуществление профилактических акций и мероприятий по предупреждению ДТП, связанных с наездом транспортных средств на пешеходов в пределах пешеходных переходов, в том числе с участием несовершеннолетних. Последовательное проведение работы по

укреплению кадрового потенциала Госавтоинспекции, повышению профессионального уровня сотрудников.

5. Обеспечение своевременного обновления на Интернет-сайтах Госавтоинспекции МВД России, управлений (отделов) ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации новостной, статистической информации, справочных данных по всем строевым, регистрационным и экзаменационным подразделениям Госавтоинспекции, пунктам государственного технического осмотра, банковских реквизитов для оплаты государственных пошлин и административных штрафов.

6. Во взаимодействии с ФСО России, ФСБ России, ФСКН России осуществление разработки и реализации мер по созданию в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте системы контроля за передвижением автотранспортных средств на территории Российской Федерации.