

## ИСТОРИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РОССИИ

### 1936-1940. ПЕРВЫЕ ГОДЫ ГАИ – «СОВЕТСКОЙ НАРОДНОЙ МИЛИЦИИ».

«Все уличное движение обязано придерживаться следующего порядка: пешеходы уступают дорогу ручной повозке, повозка - извозчику, извозчик - автомашине, а автомашина общего назначения - всем машинам специального назначения и автобусу». (Из ПДД 1936 г.)

3 июля 1936 года Совет Народных Комиссаров СССР постановлением № 1182 утверждает "Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР".

Новый отдел НКВД активно приступает к выполнению поставленных задач – борется с авариями, разрабатывает технические нормы эксплуатации автотранспорта, контролирует подготовку и воспитание шоферов. А также ведет учет аварий, анализ их причин, привлекает нарушителей ДТП к ответственности, руководит выдачей номерных знаков, технических паспортов, розыском автомобилей, скрывшихся с места ДТП.



Первые сотрудники ОГАИ - всего 57 сотрудников в 7 отделениях (!) - это элита правоохранительных органов. Они облечены широчайшими полномочиями – беспрепятственным доступом на все объекты народного хозяйства, правом требовать необходимые сведения от руководителей всех рангов, а также они принимают деятельное участие в обсуждении технических характеристик новых советских автомобилей. Первыми руководителями ОГАИ стали В.Я. Рубинштейн, майор госбезопасности И.Е. Жуков, комиссар милиции III ранга Н.В. Соколов.

С «Инструкции о работе пикетов автодорожного надзора Госавтоинспекцией УРКМ» в 1938 началось строительство местных отделов ГАИ.

В 1939 году Приказ НКВД СССР № 400 "С объявлением Инструкции об агитационно-массовой работе по безопасности" впервые обозначил усиление внимания к безопасности движения.

Отделом ГАИ ГУРКМ НКВД были разработаны первые «Типовые правила движения по улицам городов и дорогам СССР».





Последовательная работа первых Госавтоинспекторов принесла положительные результаты: неуклонно снижалось количество ДТП и число пострадавших в них. Сотрудники первых Отделов ГАИ внесли огромный вклад в охрану правопорядка на дорогах в знаменательный и сложный период советской индустриализации.

## 1941-1945. ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ НКВД СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ.

«День Победы и вправду был какой-то невероятный. Я была тогда на службе. Стояла на посту на площади Революции. Море народу собралось там. И когда начался фейерверк, такой громкий общий крик радости стоял все время... Люди смеялись и плакали одновременно, и у меня слезы в три ручья...» (Из воспоминаний Г.М. Юргенсон, Ленинградское ОГАИ)

В течении первых же недель войны Госавтоинспекция перестроила свою деятельность на военный лад. Четверть личного состава милиции были мобилизованы на строительство военных и др. сооружений. Да и те, кому дали бронь, рвались на фронт. Их место в подразделениях занимали женщины - так, начальником ГАИ Советского и Фрунзенского районов Москвы стала Е.Д. Сагирашвили.



Сотрудники ГАИ осуществляют мобилизацию автотранспорта для нужд фронта, ведут учет горюче-смазочных материалов, руководят подготовкой военных водителей, осуществлять надзор за внедрением газогенераторных установок в автомобили, проводит выбраковку и списание автомобилей с целью их точного учета и определения их технического состояния, решают вопросы упорядочения работы автотранспорта.

Но и в эти трудные годы продолжалась деятельность по развитию организации дорожного движения. Так, Мосгорисполком утвердил и с 1 сентября 1944 года ввел в действие новые правила уличного движения. В них предусматривался целый ряд изменений, повышались требовательность к пешеходам и водителям, а 30 марта 1945 г Моссовет начинает мероприятия «по улучшению внешнего вида автомашин, работающих в г. Москве».



С ноября 1941 года по март 1943 года работала Дорога Жизни, навечно прославившая службы ОРУД-ГАИ. Феноменальный профессионализм и сверхчеловеческое мужество сотрудников дорожной милиции ни на день не позволили остановиться движению эвакуационных поездов и следованию автотранспорта в блокадный город. Указом

Президиума Верховного Совета СССР от 9 мая 1942 года орденами и медалями была награждена большая группа сотрудников ГАИ.

## 1945-1959. ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ НА ТРУДНЫХ ПОСЛЕВОЕННЫХ ДОРОГАХ.



«Все работники, включая и начальника, пользовались в работе только мотоциклами. Дороги в области были одна хуже другой и на дорогу длиной в 60 км приходилось тратить почти сутки...пользовались тогда обыкновенными свистками и жезлами. Три первых светофора появились в 1950 году. Но переключать их приходилось вручную.» (Из воспоминаний лейтенанта А.В. Чурикова, первого командира взвода ОРУД Калужской обл.)

В послевоенные годы система ОРУД-ГАИ активно принимала участие в восстановлении разрушенного войной народного хозяйства. При этом не только был восстановлен довоенный круг деятельности и уровень работы Госавтоинспекции, но были



заложены передовые для своего времени правовые основы безопасности жизнедеятельности советского общества. ГАИ в связке со службой ОРУД обновляет порядок учета дорожных происшествий, правила по учету автомобильного и мотоциклетного парка СССР, создает "Наставление по надзору за техническим состоянием и использованием автотранспорта народного хозяйства СССР" и



"Положение о квалификационных комиссиях Госавтоинспекции управлений милиции УМГБ-МГБ". Учреждена Комиссия общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, в автотрестах и крупных автохозяйствах введены должности старших инженеров и инженеров по безопасности движения автотранспорта и мн. др. Был также разработан Устав патрульно-постовой службы, актуальный до настоящего времени.



В 1954 году в составе Научно-исследовательского института криминалистики (НИИК) МВД СССР был образован отдел безопасности движения.

В 1956 году Постановлением Совета Министров РСФСР № 382 "О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте" Госавтоинспекции предоставлено

право лишать водителей прав на управление за управление транспортом в нетрезвом виде и запрещать управление транспортными средствами без водительских удостоверений.

В этом же году начальником отдела Госавтоинспекции Главного управления милиции МВД СССР назначен полковник милиции **А.М. Кормилицын**.



В 1959 году Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах.

## 1960-1970. ГАИ СССР - СЛАВНЫЕ ГОДЫ БОЛЬШОЙ РАБОТЫ.

«Личный состав был очень сплоченный, дружный, все были преданы службе, в общем, патриоты. Зарплата в то время у госавтоинспектора была 90 рублей, самая низкая из всех гражданских специальностей. Но все были честны перед своей совестью и товарищами, и мы беззаветно трудились, не вылезая из командировок. Смело могу сказать, что наш коллектив был коллективом профессионалов». (Рассказ ветерана ГАИ М.И. Малыгина)



60-е годы стали временем больших перемен и мощного структурного строительства государства. В январе 1960 года было упразднено МВД СССР. Его функции переданы МВД союзных республик. Начальником отдела Госавтоинспекции Управления милиции МВД



(МООП) РСФСР назначен полковник милиции А.М. Кормилицын. В 1966 году было образовано Союзно-республиканское министерство охраны общественного порядка СССР, в дальнейшем ставшее МВД СССР. А в следующем году Отдел Госавтоинспекции МВД СССР преобразован в Управление Госавтоинспекции МВД СССР и на должность начальника Управления был назначен генерал-лейтенант милиции В.В. Лукьянов. В 1968

году Министерство охраны общественного порядка СССР переименовано в Министерство внутренних дел СССР.

Это десятилетие стало временем масштабного и системного развития Госавтоинспекции. МВД СССР утвердило Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка РСФСР", а также первые единые по СССР "Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорог СССР", где впервые в полной мере учтены требования международных документов о дорожном движении. Было создано "Наставление по службе





Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка РСФСР", впервые охватившее все стороны деятельности ГАИ.

Были введены единые образцы бланков водительских удостоверений, образцы технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта. На всей территории СССР отныне действуют единые правила регистрации и учета автотранспорта; правила проведения технических осмотров; методы учета дорожно-транспортных происшествий; порядок присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта

1 июля 1963 года был введен в действие новый ГОСТ 10807-64 "Знаки и указатели дорожные", а также стандарт на отличительный знак для перевозочных средств, участвующих в международном движении.



Для выполнения Постановления Совета Министров РСФСР № 213 "О мерах по усилению борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте "в отделе оперативной техники и связи Научно-исследовательского института милиции (НИИМ) МВД РСФСР и в составе Научно-исследовательского института милиции при МООП РСФСР были организованы отделы проблем безопасности движения.

В этот период ГАИ также удалось создать работающую схему социального контроля в области безопасности дорожного движения. Например, при оценке работы автотранспортных предприятий и организаций учитывалось наличие автомобильных аварий и иных дорожно-транспортных происшествий, допущенных по вине работников этих предприятий и организаций. В союзных и автономных республиках, краях и областях создаются комиссии по безопасности дорожного движения. Была также значительно усилена административная ответственность за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами. Знаковым актом усиления требований безопасности стало запрещение езды на мотоциклах и мотороллерах без защитных шлемов.



Со вт. пол. 60-х бурно развивалась отрасль обеспечения городов, рабочих поселков и других населенных пунктов базовыми техническими средствами регулирования уличного движения. 7 октября - 8 ноября 1968 года в Вене состоялась конференция ООН по дорожному движению, на которой были приняты международные конвенции о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах. В работе конференции участвовали делегации СССР, Белорусской и Украинской ССР.

В 1969 году были разработаны типовые штаты строевых подразделений дорожного надзора и подразделений по организации движения, которые стали непосредственными предшественниками современных подразделений ДПС и дорожного надзора.

## **1970-1988. ДВА ДЕСЯТИЛЕТИЯ СЕРЬЕЗНОЙ РАБОТЫ ГАИ – ОБНОВЛЕНИЕ, СИСТЕМНОСТЬ И СТАБИЛЬНОСТЬ.**

«На местах тогда очень четко почувствовали влияние Главка и новых идей и технологий. Новеллы от Главка шли постоянно. Они были заметны не только работникам ГАИ, но и всему населению. Начался диалог с народом... Я считаю, что с приходом Лукьянова была не только возрождена Госавтоинспекция СССР. Он создал ГАИ абсолютно на новом уровне и в новом качестве. Прежде Госавтоинспекция могла влиять только на человека, на профессионала. Теперь же она взяла всю комплексную систему обеспечения безопасности дорожного движения на себя». (Вспоминает В.А. Федоров, руководитель Госавтоинспекции России в 1990-2003гг.)



Первая половина 70-х годов прошла под знаком повсеместного усиления мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Постановлением Совета Министров поручено Советам Министров союзных и автономных республик, край и облизполкомам в случае ДТП, повлекших гибель людей, образовывать комиссии для установления причин этих происшествий и принятия соответствующих мер. Возникает Всероссийское добровольное общество автомотолюбителей (ВДОАМ), основное назначение которого - профилактика аварийности среди индивидуальных владельцев. Для более безопасной езды последних впервые было принято решение об оснащении ремнями безопасности легковых автомобилей и, позднее, решение об обязательном порядке применения ремней безопасности на переднем сиденье.

При МВД СССР образована Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения для координации соответствующей деятельности министерств, ведомств и других организаций. В г. Челябинске введен в строй первый в стране автодром.

Были введены в действие новые, более жесткие правила проведения государственных периодических технических осмотров автомобилей, мотоциклов и прицепов, новые правила регистрации и учета автотранспортных средств, новое "Положение о порядке присвоения квалификации водителя, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами".





Прогрессивное развитие автотранспорта вызвало к жизни и новые риски – впервые перед Госавтоинспекцией встала проблема масштабной профилактики детской смертности и травматизма в СССР. Совместно с ЦК ВЛКСМ и Минкультуры СССР было принято постановление об организации отрядов юных инспекторов движения. Совместно с ЦК ВЛКСМ, Минпросом СССР, Всесоюзным обществом Красного Креста и Красного Полумесяца и ВДОАМ в 1974 году был проведен 1-й Всероссийский слет юных инспекторов движения и всероссийский семинар по работе с отрядами ЮИД на базе пионерского лагеря "Орленок". На территориях многих парков культуры и отдыха были созданы детские автомобильные городки.

Со вт. пол. 70-х гг. организация подготовки специалистов по дорожному движению высшей и средней квалификации для органов внутренних дел, дорожных органов и других организаций выходит на новый уровень. Боевая, служебная и профессиональная подготовка работников дорожно-патрульной службы началась в Средней специальной школе г.Орла (ныне - Высшая школа МВД РФ) и в Школе усовершенствования работников ДПС г.Краснодара (ныне - Юридический институт МВД РФ). В составе ДПС появились вертолетные взводы.



Совместно с Министерством здравоохранения СССР в 1977 году в г.Риге проведена I Всесоюзная научно-практическая конференция по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.



10 августа 1978 года Постановлением Совета Министров СССР № 685 от утверждено единое для всей страны «Положение о Государственной автомобильной инспекции». Впоследствии Управление Госавтоинспекции МВД СССР преобразовано в Главное управление Госавтоинспекции МВД СССР. Начальником ГУ ГАИ в 1983 году был назначен генерал-лейтенант милиции В.А. Пискарев, в 1984 году его сменил генерал-лейтенант милиции Л.В. Зверковский.

В 80-е годы стабильно работает система пропаганды безопасности дорожного движения среди школьников и детей: проводятся всесоюзные совещания-семинары по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, регулярно проходят

Всесоюзные слеты юных инспекторов движения, всероссийские соревнования юных велосипедистов "Безопасное колесо".

В обществе возрастает интерес к работе инспекторов ГАИ, они становятся примерами поведения для советского человека. Так, всесоюзную известность получил случай 14 сентября 1987 года. Инспектор ДПС из Курганской области В.А.Калугин, рискуя жизнью,



предотвратил столкновение нарушившего правила и неуправляемого КамАЗа и колонны автобусов со школьниками. Инспектор был награжден орденом Красной Звезды.

В 1986 году сотрудники ГАИ самоотверженно работали на ликвидации последствий аварии в Чернобыле. В 1988 году структуры ГАИ обеспечивали передвижение транспорта при ликвидации последствий землетрясения в Армении.

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



## **1989-1997. ОТ ГАИ К ГИБДД – ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ В ГОДЫ ПЕРЕСТРОЙКИ.**

«В современной достаточно криминогенной обстановке работа сотрудников ДПС стала действительно опасной. Опасности подстерегают не только горах Северного Кавказа, на блокпостах, на трассах, где внезапное появление противника может привести к боевым действиям...Опасности могут подстерегать и на привычных улицах родного города. Начиная с 1988 года сотрудниками контрольно-профилактического отдела УГИБДД УВД Ивановской области были разработаны предложения по обеспечению мер личной безопасности сотрудников...памятки о применении оружия, физической силы и специальных средств. И тем не менее... Что может быть трагичней, чем гибель товарища на боевом посту?». (Из высказываний инспекторов ГАИ, Заволжский РОВД Ивановской области).







Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 6 октября 1989 г. создано Министерство внутренних дел РСФСР. Таким образом, начался процесс разделения союзных и российских структур ГАИ. Начальником ГУ ГАИ МВД СССР был назначен Б.А. Коряковцев, а начальником Управления ГАИ МВД РСФСР назначен Э.М.Ваулин.

В 1990 году кризисные социальные явления приводят к сокращению профилактики ДТП, и к сокращению служб безопасности движения. Осложнение обстановки с безопасностью дорожного движения вызывает рост аварийности, происходит рост числа преступлений, направленных против участников дорожного движения. Начинается криминальная «война на дорогах», происходит массовая гибель сотрудников автоинспекции при несении службы.

ГАИ работает в условиях распада существовавшей в СССР государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Совецание начальников ГАИ регионов выявляет неизбежность перехода на новые методы управления. Начинается выработка новой стратегии работы ГАИ, выработка новой нормативной базы. Приоритетная функция ГАИ отныне – госконтроль в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. А также обеспечение общественного порядка, борьба с преступностью. В течении последующих лет с Госавтоинспекции были сняты устаревшие организационно-хозяйственные функции и ГАИ утвердилось в своем современном правовом статусе.



10 апреля 1990 года был опубликован приказ МВД России № 49 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Выходит ряд указаний изменивших практику деятельности Госавтоинспекции – порядок приема экзаменов, регистрации транспортных средств. Также был начат процесс комплексного анализа ДТП в регионах России. Для более успешной борьбы с валом хищений автотранспорта была внедрена новая автоматизированная информационно-поисковая система - АИПС «Розыск».

Руководство Госавтоинспекции и ВНИЦ по безопасности дорожного движения разрабатывают Концепцию первоочередных мер по обеспечению безопасности дорожного движения на 1991-1992 и до 2000 года. Проводится успешная работа по снижению темпа роста аварийности на дорогах.



Личный состав ГАИ начинает работу в районах межнациональных конфликтов Нагорного Карабаха, Азербайджана. Инспектора выполняют профессиональные задачи и задачи по охране правопорядка, также занимаются ликвидацией последствий массовых беспорядков. ГАИ приобретает опыт действий в боевых условиях. 25 октября 1994 года выходит Приказ МВД России № 470 «О создании Батальона особого назначения при ГУГАИ России» для обеспечения порядка и

общественной безопасности в сфере дорожного движения при проведении межрегиональных операций и крупных общественно-политических мероприятий. Батальон участвовал в спецоперации по Северо-Кавказскому региону, личный состав имеет десятки боевых наград. Батальон приобрел высокий авторитет подразделения - представителя федеральной власти.

Госавтоинспекция выполняет неотложные задачи по охране государственной границы РФ, исполняя роль таможенной и пограничной службы. Происходит ослабление сотрудничества с ГАИ бывших союзных республик, но все более активным становится сотрудничество с коллегами дальнего зарубежья.

В 1992 году публикуется Закон «О дорожных фондах РФСР» определивший финансово-правовые основы содержания и развития автодорог России.

30 июля 1992 года вышел широко известный Указ Президента РФ «О специальных сигналах на автотранспорте».

В этом же году образован Институт Главных государственных автомобильных инспекторов, наделенных всей полнотой прав и ответственности за состояние государственного надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, далее же последовало образование новой вертикали управления на федеральном и региональном и местном уровнях. Госавтоинспекция субъектов РФ и ГУ Госавтоинспекции МВД России отныне наделены правами юридического лица, что позволило вести законную экономическую деятельность.



5 апреля 1993 года начала вещание новая радиостанция – «Автордио», среди ее учредителей – ГУ ГАИ России.

Активная нормативно-правовая деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения проводилась вплоть до 1996 года.

Введение российских паспортов транспортных средств и свидетельств о регистрации, новых типов водительских удостоверений (пластиковые карточки), новых Правил дорожного движения, регистрационных знаков современного стандарта - все эти мероприятия получили признание у российского и европейского профессионального сообщества.

24 мая 1994 года Постановлением Правительства № 546 была создана Правительственная комиссия РФ по обеспечению безопасности дорожного движения» под



руководством О.Н. Сосковца – к работе в этой области стали привлекаться государственные структуры, что повысило авторитет ГАИ.

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

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

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

Финал I Всероссийского конкурса «Лучший инспектор ДПС ГАИ МВД России» демонстрирует высочайший профессиональный уровень сотрудников службы.

В год 60-летия образования Государственной автоинспекции России 400 сотрудников ГАИ по Указу Президента РФ получили правительственные награды.

Учрежден Фонд безопасности дорожного движения и реабилитации пострадавших при ДТП «Человек-Автомобиль-Дорога-Экология».

Проводится Международная научно-практическая конференция «Социальные, правовые, технические и экологические проблемы безопасности дорожного движения», начинает выходить Всероссийский ежемесячник «STOP – газета», которая освещает деятельность Госавтоинспекции. Этими и многими другими мероприятиями Госавтоинспекция усиливает работу по пропаганде безопасности дорожного движения, по формированию культуры безопасного поведения участников дорожного движения.



8 июля 1997 года Постановлением Правительства РФ № 831 «Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдач водительских удостоверений» установлен современный порядок сдачи практики вождения в два этапа – площадка (автодром) – город.

К 1997 году ГАИ России преодолевает кризис начала перестройки и выходит на уровень работы близкий современному. Прогресс в методах руководства влечет за собой прогресс в практической деятельности органов Госавтоинспекции. Это - период кадрового расцвета ГАИ. Происходит также интенсивное развитие научной составляющей в области анализа и комплексных решений в сфере безопасности дорожного движения. Научные степени



получают руководители УГИБДД УВД. Начинается проведение международных выставок технических средств обеспечения безопасности дорожного движения – «Интерсигналдортранс», «Дорога». Активно развивается материально-техническая база ГАИ: строятся новые здания управлений, постов, внедряется новая техника.

В 1997 г. выявлено и пресечено почти 50,7 млн. нарушений правил, нормативов и стандартов в сфере дорожного движения. Количество водителей, привлеченных к ответственности по сравнению с нач. 90-х увеличилось в 2 раза. Успехом стало неуклонное снижение количества ДТП и смертности при ДТП, в частности число погибших детей сократилось на 51,4 %.

Исходя из опыта непростого десятилетия разрабатывается Концепция развития и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции МВД РФ на период 1998-2005 гг, которая широко обсуждается в обществе.

### **1998-2003. ПЕРВЫЕ ГОДЫ ГИБДД – ВРЕМЯ КРИЗИСА И РЕФОРМ.**



«Мы крайне обеспокоены ситуацией на наших дорогах. Иначе как войной ее назвать трудно. Ежегодно в этой войне наша Родина теряет около 40 000 своих сограждан, из которых 1500 – дети – будущее России. Огромно число наших сограждан – раненых, изувеченных, потерявших здоровье и трудоспособность, колоссальны и экономические потери для страны. Сограждане! Мы обращаемся к вам... с призывом объединить свои усилия и и остановить взаимоуничтожение на дорогах России, превратить их из дорог смерти в дороги жизни.» (Из обращения деятелей культуры, науки, искусства, спорта.)

IV Всероссийская научно-практическая конференция по обеспечению безопасности дорожного движения подтвердила прогноз о кризисном состоянии на дорогах России. Аварийность на автомобильном транспорте превратилась в серьезнейшую социально-политическую проблему. К началу XXI века Россия вступила в стадию «взрывного» роста автомобилизации при недостаточной пропускной способности улично-дорожной сети. Был зарегистрирован катастрофический прирост по основным



показателям аварийности и осознана трагическая роль «человеческого фактора» - низкая культура поведения на дорогах. Образовался также кризис доверия к структуре и работникам ГАИ. В руководстве структуры возникает понимание необходимости глубоких реформ, которые состоялись в 1998-2000 гг.

Принятием основополагающих правовых актов и изменением структуры Госавтоинспекции ознаменовался первый этап реформ.



1 июня 1998 года вышел Приказ МВД России № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России». А 15 июня Указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» ГАИ переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД

Российской Федерации. ГИБДД отныне – специальный орган, осуществляющий контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения. Статус этой структуры повышен до уровня министерств и ведомств, что усилило ее влияние и подняло ее престиж. Главная задача ГИБДД – защита законных прав и интересов участников дорожного движения. Начальником ГУ ГИБДД назначен генерал-лейтенант В.А. Федоров.

11 ноября 2001 года Президент РФ В.В.Путин посетил Управление Госавтоинспекции и наградил государственными наградами отличившихся сотрудников ГИБДД Москвы.

С 2001 года, года 65-летия Госавтоинспекции, ее структурами в сотрудничестве с органами законодательной и исполнительной власти, общественными организациями и коммерческими структурами начата огромная работа по анализу и поиску средств выхода из кризиса, начат поиск новых, эффективных рычагов профилактики и способов усовершенствования госконтроля, выработка необходимых нормативно-правовых механизмов. Так, был изменен Кодекс РФ об административных нарушениях. Часть функций сотрудников ГИБДД - определение виновных в ДТП и оформление материального ущерба перешла в ведомство судов. Произошло также внедрение новых комплексов идентификации



транспортных средств «Сова», «Поток». Приказ Министра внутренних дел РФ «О государственных регистрационных знаках» позволил упорядочить эксплуатацию транспортных средств и успешнее бороться с хищениями и др. преступлениями. Значительно внимание ГИБДД к пропаганде безопасности дорожного движения, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Активизируется работа отрядов Юных Инспекторов Движения, успешны всероссийские

соревнования «Безопасное колесо». Проведен I Всероссийский конкурс «Лучший государственный инспектор Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ».

Всероссийский конкурс теле- радиопрограмм по безопасности дорожного движения (впоследствии стал регулярным) и образование региональных радиостанций, поддерживающих работу ГИБДД подключают ресурсы СМИ для решения задач по пропаганде безопасности дорожного движения.

## 2003-2006. ГИБДД РОССИИ НА ПУТИ К ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



“Около 1,2 миллиона человек ежегодно погибают в дорожных авариях по всему миру. От 20 до 50 миллионов человек серьезно страдают каждый год от подобных аварий. Более половины всех жертв – в возрасте между 15 и 44 годами, в возрасте когда они могли бы лучше всего посвятить себя укреплению благополучия своих семей и стран. Аварии на дорогах имеют своим результатом значительнейшие социально-экономические потери. Но все же большую часть этих потерь можно было бы предотвратить. Ключ к успешному предотвращению лежит в искреннем желании всех общественных секторов, публичных и частных, сделать безопасность на дорогах реальностью». (Из речи Генсека ООН Кофи Аннана по поводу Всемирного дня здоровья, 7 апреля 2004 года).

В апреле 2003 года Начальником ГУ ГИБДД СОБ России назначен генерал-майор милиции, кандидат юридических наук В.Н.Кириянов. Также обновился кадровый состав Главного Управления. Руководителям государства был представлен анализ сложившейся на дорогах ситуации. В.Н.Кириянов констатирует, что демократизация общества негативно сказалась в области безопасности дорожного движения: «...гибель людей на российских дорогах выросла до уровня национальной катастрофы...об этом говорят только те, кто профессионально занимается безопасностью дорожного движения...их пока не хотят слышать». Либерализация ДПС привела к тому, что водители стали игнорировать закон: «Люди должны увидеть другой подход...они должны чувствовать силу закона». Руководство Госавтоинспекции настаивает на принятии неотложных мер по преодолению катастрофической ситуации на дорогах. В Правительство РФ представлен первый Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации».



Руководство ГИБДД начинает многолетнюю широкомасштабную пропагандистскую и просветительскую кампанию в российском обществе и на международной арене.

РФ участвует в IV Неделе безопасности дорожного движения Всемирной организации здравоохранения.

14 апреля 2004 года прошло Специальное пленарное заседание 58-й сессии Генеральной ассамблеи ООН, которая впервые обратилась к проблеме аварийности на дорогах. Выявлен глобальный кризис в области безопасности



дорожного движения. С трибуны ООН выступает начальник ГУ ГИБДД СОБ МВД России В.Н.Кириянов, обозначая основные приоритеты и задачи международного сообщества и заявляя об усилиях, предпринимаемых РФ.



Начинается новый этап в национальной политике, цель которой – повышение безопасности на дорогах. Происходит обновление ГИБДД – уточнение зон ответственности госструктур, передача несвойственных государству функций с компетенцию общественных и коммерческих организаций, создание системы наиболее полного контроля, создание цивилизованных форм исполнения решений о взыскании штрафов, восполнение правовых пробелов. Начинается создание комплексной системы воспитания законопослушных граждан в сфере дорожного движения.



Возрождена традиция проведения Всероссийских слетов юных инспекторов движения в ВДЦ «Орленок».

15 июня 2004 года в Госдуме РФ состоялись слушания по вопросам развития системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, что положило начало работе по созданию и внедрению автоматизированной

информационной системы ОСАГО. Также приняты рекомендации по разработке национальной концепции безопасности дорожного движения, о создании закона по упрощению порядка урегулирования ДТП, о формировании института независимой технической экспертизы и мн.др.



В апреле 2005 года были внесены изменения в статью 12.24 Кодекса об административных правонарушениях. К уголовной ответственности отныне привлекаются водители нарушившие ПДД с причинением вреда другому лицу. В Кодексе усилена также ответственность водителя за управление транспортным средством в состоянии алкогольного и наркотического опьянения.



В рамках административной реформы ГУ ГИБДД реорганизовано в Департамент обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД).

Указом Президента РФ №154 от 15 февраля 2005 года начальником ДОБДД назначен В.Н. Кириянов.

В этом же году был проведен ряд важных мероприятий по вопросам безопасности дорожного движения – Форум безопасности дорожного движения, Всероссийская конференция, 9-я Международная выставка технических средств, конкурсы «Лучший инспектор ДПС ГИБДД МВД России», Всероссийские конкурсы телерадиопрограмм. Большое внимание уделяется



Рис. 1.5.1.3. Периодизмной комплекс «КРИС П»

повышению профессионализма сотрудников Госавтоинспекции. Становятся традиционными совместные учения Госавтоинспекции и служб спасения. Строятся суперсовременные здания и посты ГИБДД. Автоинспекции регионов получают современный автотранспорт, новейшие технические средства фиксации нарушений.

4 июня 2005 года отмечалось открытие не имеющей аналогов в мире федеральной информационной системы ГИБДД (ФИС), с помощью которой было создано единое информационное пространство Госавтоинспекции и МВД на местном, региональном, федеральном и международных уровнях.

Год 2006 – год 70-летнего юбилея ГАИ-ГИБДД - ознаменовался многими достижениями. Была организована широкая пропаганда образа законопослушного водителя и пешехода в СМИ, конференции с участием деятелей науки, культуры, искусства, политики, многочисленные общественные акции с участием сотрудников ГИБДД.

Самоотверженная работа пропагандистов ГИБДД в учебных учреждениях страны начала давать первые результаты. К примеру, число Юных инспекторов движения выросло до 200 000 и более школьников.

20 февраля 2006 года Председатель Правительства РФ М.Е. Фрадков подписал Постановление Правительства № 100, утвердившее Концепцию Федеральной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения на 2006-2012 гг. Целью программы является сокращение к 2012 году числа погибших в ДТП людей в полтора раза. Для этого необходимо повышение правового сознания, создание климата



законопослушности в обществе, качественная подготовка водителей, развитие систем оказания неотложной помощи и мн. др.