

## О проблемах дорожно-транспортной аварийности

*Антонов Александр Алексеевич*

*Дальневосточный юридический институт МВД РФ*

*Старший преподаватель кафедры специальных дисциплин*

### Аннотация

В статье рассматривается проблема обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Исследуются основные тенденции развития проблемы, причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, предлагаются конкретные меры, направленные на снижение показателей аварийности и ее общественно опасных последствий.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, статистика аварийности, предупреждение ДТП, ответственность за совершение ДТП, Целевая программа по обеспечению безопасности дорожного движения.

## On the problems of road traffic accidents

*Antonov Alexander Alekseevich*

*Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs*

*Senior lecturer of the Department of special disciplines*

### Abstract

The article deals with the problem of road safety in the Russian Federation. The main trends in the development of the problem, the causes and conditions that contribute to the Commission of road accidents are studied, specific measures aimed at reducing the accident rate and its socially dangerous consequences are proposed.

**Keywords:** road safety statistics of accidents, prevention of accidents, the responsibility for an accident, the Target program for ensuring road traffic safety.

Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации остается серьезной социально-экономической и правовой проблемой. Уровень аварийности на дорогах, несмотря на некоторое снижение ее абсолютных показателей, остается высоким.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации, «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства» (ст. 2 Конституции). Согласно ее ст. 45, государственная защита прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации гарантируется. Государство обязано обеспечивать безопасность граждан, принимать исчерпывающие меры по защите жизни и здоровья граждан [1].

Начиная с 2006 года правительство уделяет проблеме дорожно-транспортного травматизма большое внимание, взят курс на усиление мер по защите жизни и здоровья граждан на дорогах, был принят целый ряд нормативных правовых актов, направленных на совершенствование организации дорожного движения, усиление ответственности его участников. И эта работа продолжается.

На период с 2013 по 2020 годы была разработана и принята Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах", где отмечается, что «безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам» [2].

Мы видим, что в данном случае слова не расходятся с делом. Постоянно принимаются неотложные меры, направленные на совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы безопасности дорожного движения, вносятся изменения в Уголовный кодекс (ст.264 прим.1) [3], в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, направленные на ужесточение санкций за нарушения Правил дорожного движения [4].

В результате принимаемых мер в 2017 году на дорогах страны произошло 169 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП) [5]. Это на 2.5% меньше, чем в 2016 году, что говорит о продолжении снижения количества аварийности на дорогах страны. Тем не менее, показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий остаются высокими и превышают средние аналогичные цифры по странам Европы в 3-4 раза. По данным ГИБДД, страна потеряла погибшими 19 тыс. человек. С одной стороны на лицо явные успехи в достижении поставленных целей, вед. Еще 15 лет назад эта цифра была в 2 раза больше. Но в сравнении с развитыми странами нынешние показатели аварийности далеко не радуют.

В настоящий момент Правительство приняло Стратегия безопасности дорожного движения до 2024 года [6], которая определяет приоритеты в области безопасности дорожного движения, направления и способы их достижения до 2024 года (распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 года №1-р<sup>1</sup>), разработанную в том числе силами ГИБДД. В документе заложена цель - нулевая смертность в ДТП. Это очень амбициозный проект. В качестве ориентира была взята программу Vision Zero, принятую в Швеции 30 лет назад. Достичь нулевых показателей, конечно же, невозможно, однако уменьшить число погибших на 100 тысяч населения - вот основная и вполне решаемая задача. В России в рамках стратегии планируется снизить этот показатель с 13,6 до 4 [7].

Для оперативного и правильного реагирования на каждое произошедшее дорожно-транспортное происшествие необходим постоянный действенный мониторинг. С этой задачей могут справиться только

сотрудники ГИБДД. Поэтому, по нашему мнению, снижение их числа в дальнейшем может только ухудшить тенденцию на снижение аварийности.

Для прозрачности статистических данных о ДТП мы имеем несколько предложений.

Основной показатель работы ГИБДД совпадает с общей целью – это снижение аварийности. Но мы видим, что в статистику попадают только ДТП с пострадавшими или погибшими, роль «мелких» происшествий, на наш взгляд недооценена. Разница только в последствиях, но травму можно получить, например, и при касании автомобиля с пешеходом, в результате неудачного падения. При отсутствии телесных повреждений такое событие выпадает из поля зрения. Мы предлагаем по аналогии с ранее действующим Кодексом об административных правонарушениях (статья 118. Нарушение водителями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение легких телесных повреждений или материального ущерба) квалифицировать все дорожно-транспортные происшествия по статье 12.24 КоАП РФ, добавив в нее одну или две части. Тогда все ДТП будут видны из простой статистики составленных административных протоколов по данной статье. Это значит, что за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее любой вред, в том числе материальный, на водителя виновного в его совершении будет составляться административный протокол не по статье за нарушение его повлекшее, а по определенной статье, предусматривающей виновность в совершении ДТП. Также предлагается ужесточить санкции в этом случае. Например, водитель выехал на пересечение проезжих частей на запрещающий сигнал светофора. Если в данном случае возникли вредные последствия в виде любого ущерба, то сумма административного штрафа должна быть больше, чем за простое нарушения требований сигнала светофора.

Кроме этого предлагается убрать «безнаказанность» за совершение ДТП, которая существует по отношению виновного, если участники оформляют материалы происшествия без участия сотрудников дорожно-патрульной службы, по, так называемому, европротоколу. Как известно, к такому способу оформления материалов ДТП для возмещения материального ущерба водители могут прибегнуть при определенных условиях: наличие полисов ОСАГО, отсутствия опьянения, отсутствия телесных повреждений у участников ДТП, если участников события не более 2-х и виновник ДТП согласен со своей виной. А, значит, в этом случае пострадавшая сторона получает возмещение ущерба от страховой компании, а виновный в совершении ДТП остается безнаказанным. Нам кажется несправедливым привлечение к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, зафиксированного либо сотрудником ДПС, либо автоматизированным способом и отсутствие наказания при аналогичном нарушении, но по согласию его участников. Даже без привлечения сотрудников ДПС, факт участия в ДТП водителей и вина одного из них фиксируется в документах, предоставляемых в страховую компанию. Предлагается производить возмещение ущерба только при наличии

постановления о привлечении виновника ДТП к административной ответственности. Для чего последний самостоятельно должен явиться в подразделение ГИБДД для его составления. Санкция в этих случаях может быть аналогичной санкции за «простое» нарушение Правил дорожного движения.

Аналитические подразделения ГИБДД и других государственных органов, на основании статистических данных об общем числе дорожно-транспортных происшествий принимают решение на снижение обстоятельств, способствовавших их совершению.

По результатам проведенного исследований основными проблемными вопросами состояния аварийности являются, на наш взгляд, следующие:

- несоответствие уровня эксплуатационного состояния улично-дорожной сети нормативным требованиям;
- общий рост количества транспорта и несоответствие развития транспортной инфраструктуры.
- недостаточно оперативная помощь пострадавшим в ДТП, в первую очередь на участках автомобильных дорог удаленных от населенных пунктов.
- неразвитая система организационных, плановых и инженерных мероприятий в области совершенствования системы управления движением транспорта, в том числе при градостроительстве.
- рост числа велосипедистов и водителей скутеров (мопедов), недостаточность правовых норм, регламентирующих контроль над их использованием.

Анализ причин и обстоятельств ДТП показывают, что также основной их причиной по-прежнему остается нарушение правил безопасности дорожного движения со стороны водителей транспортных средств, выразившееся в превышении скорости или неправильном выборе ее режима применительно к конкретным условиям.

В настоящий момент выявление этих нарушений практически полностью возложено на автоматизированные комплексы. Так же известно, что в основном эти комплексы устанавливаются стационарно, а, значит, каждый водитель знает о местах их установки. Количество этих комплексов с каждым годом растет, соответственно растет и число выявленных нарушений скоростного режима. Устанавливаются они в основном в населенных пунктах и не всегда в «очагах» ДТП. Бесспорно, наличие автоматизированных комплексов фиксации нарушений, в общем, дисциплинирует водителей, но не приводит к соблюдению Правил дорожного движения повсеместно.

Предлагается вернуть практику выявления нарушений скоростного режима сотрудниками ДПС при помощи переносных приборов измерения скорости.

Также к условиям, способствующим росту числа ДТП, следует отнести низкий уровень правовой культуры участников дорожного движения, и не только водителей автотранспортных средств, но и пешеходов.

Совершенно очевидно, что кардинальное решение проблемы требует комплексных подходов, серьезнейших мер как общесоциального (социально-экономического, организационно-технического, культурно-воспитательного и т. п.), так и специального превентивного и карательного характера.

Это в полной мере относится к действующей редакции статьи 264 Уголовного кодекса РФ, в которой установлена ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть.

В связи с этим следует признать необходимым рассмотреть возможность увеличения нижних пределов санкций и общее усиление наказаний за нарушение Правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее наиболее тяжкие последствия.

Усиление уголовной ответственности, на наш взгляд, будет способствовать повышению дисциплины участников дорожного движения, убеждение их в необходимости неукоснительного соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Понимая всю сложность и остроту развития ситуации с обеспечением безопасности дорожного движения, необходимо внести существенные коррективы в КоАП РФ за счет введения норм, способных на данном этапе преодолеть негативную ситуацию с дисциплиной на дорогах. Надо серьезно поработать над законодательством, добиться того, чтобы санкции не только карали за те или иные нарушения ПДД но, прежде всего, способствовали их предотвращению. Чтобы водитель, независимо от его уровня доходов, опасался превышать скорость, садиться за руль в состоянии опьянения, выезжать на встречную полосу в местах, где это запрещено и т. д. Тем самым они должны быть адекватны степени общественной опасности того или иного нарушения, предусматривать эффективные механизмы реализации принципа неотвратимости уголовно-правового воздействия на преступников.

Во взаимодействии со средствами массовой информации необходимо активизировать пропагандистские мероприятия, направленные на разъяснение участникам дорожного движения норм и правил нахождения на проезжей части, а также предупреждению ДТП, в т.ч. с участием несовершеннолетних, а не ограничиваться только сообщениями о уже совершенных ДТП.

### **Библиографический список**

1. Конституция Российской Федерации (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/)
2. Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в

- 2006—2012 годах» (дополнительно вносились изменения и дополнениями от: 18 августа 2007 г., 2 июня, 15 июля 2008 г., 14 февраля 2009 г., 2 августа 2011 г., 22 ноября 2012 г.) URL: <http://base.garant.ru/189189/>
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ, URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/10108000/paragraph/26654339>
  4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 года № 195 ФЗ, URL: <http://ivo.garant.ru>
  5. Указ Президента РФ № 1042 от 22.09.2006 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» опубликовано 26 сентября 2006 г. в «Российской газете» и «Собрании законодательства Российской Федерации, ред. от 27.10.2011
  6. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 года №1-р, Гарант.ру. URL: <http://www.garant.ru/news/1166956/#ixzz5UtuxUrxK>
  7. Интернет-ресурс. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3612488>