

Безопасность дорожного движения: некоторые моменты технического контроля

Антонов Александр Алексеевич

*Дальневосточный юридический институт МВД России
старший преподаватель кафедры специальных дисциплин*

Сычев Максим Евгеньевич

*Дальневосточный юридический институт МВД России
преподаватель кафедры специальных дисциплин*

Аннотация

Рассматриваются общие вопросы безопасности дорожного движения, приводится статистика дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории Российской Федерации и влияние конструкции и технического состояния транспортных средств на аварийность и безопасность движения в целом. Рассмотрена проблема привлечения к ответственности за применения тонированных стекол на транспортных средствах.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, техническое состояние транспортных средств, допуск транспортных средств к эксплуатации, безопасное стекло

Traffic safety: some moments of technical control

Antonov Alexandr Alexeevich

*Far Eastern Law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
senior lecturer of department of special disciplines*

Sychev Maxim Evgenievich

*Far Eastern Law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
lecturer of department of special disciplines*

Abstract

General safety issues of traffic are considered, the statistics of the road accidents which happened in the territory of the Russian Federation and influence of a design and technical condition of vehicles on accident rate and traffic safety in general is given. The problem of accountability for use of tinted glasses on vehicles is considered.

Keywords: traffic, traffic safety, the road accident, technical condition of vehicles, the admission of vehicles to operation, safety glass.

С каждым годом количество автомобилей на дорогах Российской Федерации увеличивается. С одной стороны этот факт не может не радовать: значит, улучшается материальная обеспеченность наших соотечественников и автомобиль становится средством передвижения, а не роскошью. С другой же стороны все острее встает проблема безопасности дорожного движения. Одной из составляющих понятия безопасности в данном контексте, безусловно, является понятие дорожно-транспортной аварийности.

Зная всю негативность последствий дорожно-транспортной аварийности Государственная инспекция безопасности дорожного движения и Правительство страны прилагают массу усилий для улучшения ситуации. Это подтверждается принятием еще в 2012 году Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

И как показывает время, мы видим положительные результаты этой работы. Согласно официальных данных [10] еще в 2005 году было зафиксировано 223 342 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 33 957 или получили травмы 274 864 человека (далее – отчетные ДТП). В 2015 году эти показатели выглядят уже следующим образом: 184000 – 23114 – 231 197.

Данные за период с января по октябрь 2016 года приведены в табл.1.

Таблица 1 Данные о ДТП

| Наименование показателя | Российская Федерация | | | | | |
|----------------------------|----------------------|----------|---------|----------|--------|----------|
| | ДТП | ± % АППГ | погибло | ± % АППГ | ранено | ± % АППГ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| ДТП и пострадавшие - всего | 142437 | -6,5 | 16766 | -12,6 | 180861 | -5,6 |
| --из них по видам ДТП- | | | | | | |
| столкновения ТС | 58885 | -6,5 | 6932 | -11,1 | 90314 | -5,3 |
| опрокидывания ТС | 12375 | -14,5 | 2028 | -19,7 | 15935 | -13,5 |
| наезд на стоящее ТС | 4245 | -8,4 | 516 | -9,9 | 5822 | -7,5 |
| наезд на пешехода | 41370 | -6,6 | 4667 | -14,8 | 38981 | -5,6 |
| наезд на препятствие | 9406 | -7,1 | 1413 | -8,2 | 12059 | -6,2 |
| наезд на велосипедиста | 4947 | 2,1 | 371 | -1,6 | 4708 | 2,0 |

| | | | | | | |
|---|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| наезд на гужевой транспорт | 33 | -17,5 | 7 | 16,7 | 51 | 0,0 |
| падение пассажира | 4775 | 3,8 | 52 | 15,6 | 4937 | 3,6 |
| наезд на животное | 329 | -31,5 | 26 | -57,4 | 422 | -32,0 |
| иные виды происшествий | 6072 | 4,6 | 754 | -3,0 | 7632 | 5,6 |
| ДТП, совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети (НДУ) | 56848 | 11,9 | 6264 | -4,9 | 72232 | 13,1 |
| --из них с НДУ-- | | | | | | |
| ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств | 4415 | 117,4 | 815 | 92,2 | 6565 | 122,2 |

Как видно, общее число погибших уменьшилось приблизительно в 2 раза по сравнению с 2005 годом. Положительная динамика наблюдается и по отдельным видам ДТП. Незначительный рост отмечен только в нескольких видах отчетных ДТП:

- наезд на велосипедиста (+2.1% к 2015 г.);
- падение пассажира (+3.8%);
- иные виды ДТП (+4.6%).

Причины увеличения данных видов ДТП, а также рост количества дорожно-транспортных происшествий при сопутствующих неудовлетворительных условиях содержания и обустройства улично-дорожной сети (+11,9%) и по причине технически неисправных транспортных средств (+117,4%) обусловлен рядом причин.

На наш взгляд долю этого увеличения можно объяснить человеческим фактором, а именно, в прошлые годы, когда не столь пристально уделялось внимание сопутствующим условиям совершения ДТП, лица, заполняющие соответствующие формы статистической отчетности, основное внимание уделяли конкретным нарушениям Правил дорожного движения участниками происшествий. По этой же причине можно объяснить увеличение иных видов

ДТП, так как форма статистической карточки ранее не предусматривала совершение такого по вине иного участника ДТП, кроме водителей и пешеходов.

В настоящее время для учета дорожно-транспортных происшествий со всеми сопутствующими обстоятельствами, уполномоченные сотрудники ГИБДД заполняют электронную карточку учета ДТП, форма которой определена Приказом МВД России №699 от 19.06.2015 года «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях». Ответственность за своевременность, полноту и достоверность предоставляемых в статистическую отчетность сведений несут Руководители подразделений Госавтоинспекции территориального подразделения ГИБДД.

Необходимо выделить из всех причин совершения дорожно-транспортных происшествий такую, как эксплуатации технически неисправных транспортных средств. Увеличение ДТП по данной причине составляет рост более чем в 2 раза.

Нам видится несколько причин данного увеличения. Назовем некоторые из них:

- 1) отсутствие действенного рубежного контроля за полным техническим состоянием транспортных средств, эксплуатирующихся на дорогах страны;
- 2) отсутствие планомерного текущего (постоянного контроля);
- 3) несовершенство механизма работы конкретных статей Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Рассмотрим эти причины более подробно. В настоящий момент в подразделениях ГИБДД отсутствуют полномасштабные подразделения автотехнической инспекции, которые существовали ранее и в обязанности которых входил весь спектр направлений деятельности, возложенных Приказом МВД России от 7 декабря 2000 года N 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору»:

- контроль за конструкцией транспортных средств при их производстве и сертификации;
- контроль за конструкцией транспортных средств при выдаче организациям-изготовителям транспортных средств бланков паспортов транспортных средств и паспортов шасси транспортных средств;
- контроль за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств, находящихся в эксплуатации;
- контроль за соблюдением требований нормативных правовых актов юридическими лицами - собственниками транспортных средств;
- контроль за соблюдением требований нормативных правовых актов при осуществлении разрешительных действий.

В настоящий момент, данный Приказ утратил свою силу. Новых нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность ГИБДД в этом направлении, не издано, а в общем порядке обязанности определяются основополагающимися законами, такими как Конституция РФ, ФЗ «О полиции», ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Отсутствие ведомственного Приказа, который бы точно и в полном объеме отражал задачи подразделений автотехнической инспекции (возможно другое наименование) ГИБДД, приводит к недостаточному вниманию к проблеме технического состояния прежде всего уже эксплуатируемых транспортных средств. В лучшем случае, как реакция на заявления и сообщения граждан, сотрудники ГИБДД осуществляют периодические (реже систематические) рейды, направленные на выявление транспортных средств задействованных в процессе перевозки пассажиров или опасных грузов, имеющих условия при которых их эксплуатация запрещена.

Планомерный постоянный контроль за техническим состоянием транспортных средств со стороны инспекторов дорожно-патрульной службы сводится в основном лишь к выявлению отдельных видов условий, при которых бы имел место состав ст. 15.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [2], а именно тонировка стекол транспортного средства и, реже, «прямоток» выхлопной системы. Практически все другие неисправности, при которых запрещается эксплуатация, инспекторами ДПС не выявляются и, как следствие, водители никакой ответственности не несут, автомобили от процесса эксплуатации не отстраняются. В то же время, если эти условия выявляются при оформлении материалов ДТП, они, конечно же, вносятся в статистическую отчетность, что и приводит к увеличению количества ДТП по этим причинам.

В «Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации...» (приложение к ПДД [5]) констатируется необходимость соответствия технического состояния автомобиля (всех его элементов) требованиям соответствующих стандартов. Данное соответствие можно установить только при комплексной инструментальной диагностике в специализированных пунктах проверки технического состояния транспортного средства, то есть при проведении технического осмотра. Заинтересованность частных предприятий, имеющих соответствующую лицензию на проведение данной процедуры, крайне мала. Интерес предпринимателя сводится к получению прибыли, что приводит к формальной процедуре осмотра. Сотрудники ГИБДД фактически правовых полномочий по проведению каких-либо технических испытаний не имеют. Это приводит к значительному усложнению выявления технических неисправностей и условий, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена. Это в полной мере относится и к «тонировке», и к «прямотоку».

Решение проблемы, связанной с эксплуатацией транспортных средств, не удовлетворяющих требованиям «Основных положений по допуску...»

видится нами в принятии, прежде всего соответствующего нормативного акта (Приказа МВД РФ), регламентирующего деятельность не только специализированных подразделений ГИБДД, но и сотрудников дорожно-патрульной службы по их полномочиям в части выявления неисправностей, прав по проведению соответствующих замеров, испытаний при помощи специального портативного оборудования на месте выявления этих неисправностей или условий, запрещающих эксплуатацию.

Видится необходимость возвращение к процедуре технического осмотра финансово незаинтересованных организаций (ГИБДД, Ростехнадзор, Ространснадзор, Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии...). Их привлечение необходимо хотя бы в части обнаружения неисправностей и условий, запрещающих эксплуатацию, которые возможно выявить визуально, без применения технических средств (отсутствие элементов конструкций, неработающие механизмы, трещины на стеклянных или пластиковых элементах, «тонировка» и т.п.), а также сверке номерных агрегатов. Предпочтение в выборе организации нами отдается все-таки подразделениям ГИБДД, так как техническое состояние транспортного средства требует не только рубежного контроля, но и постоянного, обеспечить который в состоянии только служба ДПС ГИБДД.

Несовершенство механизма работы конкретных статей Кодекса РФ об административных правонарушениях предлагаем рассмотреть на примере проблемы «тонированных» автомобилей. Видится необходимость прийти к однообразному пониманию самого понятия «тонировка» и как следствие, выработать соответствующий механизм выявления и составления материалов административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена ч.3¹ ст.12.5 КоАП РФ [2].

В приложении к ПДД [5] («Перечень неисправностей и условий...») указывается на возможность применения именно «тонированного стекла», а применение прозрачной цветной пленки возможно только на верхней части лобового стекла.

Аналогичная формулировка присутствует и в принятом Решением Комиссией таможенного союза №877 от 09.12.2011 года Техническом регламенте таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств [4]: «Приложение 8, п.4.2. Не допускается наличие дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла)».

В п.4.3 этого же Приложения записано: «В верхней части ветрового стекла допускается... крепление светозащитной полосы прозрачной цветной пленки: на транспортных средствах категорий М1, М2 и N1, а также L6 и L7 (с кузовом закрытого типа) - шириной не более 140 мм, а на транспортных средствах категорий М3, N2 и N3 - шириной, не превышающей минимального расстояния между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем.»

Как видим о нанесении покрытия в виде цветной пленки на боковых стеклах, в том числе и стеклах передних дверей, речи не идет.

Рассмотрим положение действующего на настоящий момент ГОСТа Р51709-2001. «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» [8]. В п.4.7.3 указывается, что «в верхней части ветрового стекла допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки шириной не более 140 мм, а на АТС категорий М3, N2, N3, - шириной, не превышающей минимального расстояния между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем. Светопропускание стекол, в том числе покрытых прозрачными цветными пленками, должно соответствовать ГОСТ 5727.

Примечания. 1. При наличии жалюзи и штор на задних стеклах легковых автомобилей необходимы наружные зеркала с обеих сторон.

2. На боковых и задних окнах автобусов класса III допускается применение занавески».

Взамен отмененного ГОСТа 5727 принят и введен в действие 01.01.2015 года Межгосударственный стандарт ГОСТ 32565-2013 «Стекло безопасное для наземного транспорта» [7].

С нашей точки зрения, не определены понятия «полимерное покрытие» и «покрытие в виде прозрачной цветной пленки». Если это тождественные понятия, то зачем в дальнейшем указывать на возможность нанесения затемняющей прозрачной пленки на ветровое стекло.

В 5.1.2.5 указано, что «светопропускание ... затемняющих полос ветровых стекол в области выше зоны «В» для транспортных средств категории «М₁» и зоны «1» для прочих транспортных средств не нормируется». То есть, указано на возможность применения затемняющей полосы (покрытия в виде цветной прозрачной пленки) только на ветровом стекле.

Если же понятия «полимерное покрытие» и «покрытие в виде прозрачной цветной пленки», по сути, не тождественны, то пленку необходимо рассматривается как дополнительное покрытие стекла, значит, нет необходимости выяснять коэффициент светового пропускания передних боковых стекол с нанесенным на него покрытием, так как нанесение пленки(покрытия) на эти стекла не предусмотрена стандартами и регламентом.

Это положение внешне входит в противоречие с диспозицией ч.3¹ ст.12.5 КоАП РФ, где указывается на запрет эксплуатации транспортных средств со стеклами «(в том числе покрытыми прозрачными цветными пленками)» только тех, которые не соответствуют требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств.

В статье Кодекса указано на запрет стекол (множественное число) не удовлетворяющих требованиям светопропускания, что трактуется водителями, как возможность нанесения покрытия в виде пленки и на стекла передних боковых дверей.

Устранив эти несоответствия, намного упростятся взаимоотношения водителей и сотрудников ДПС ГИБДД по вопросу «тонировки». Надо только определиться, пленка – это покрытие или стекло с полимерным покрытием. И, «безопасное стекло с полимерным покрытием», о котором говорится в ГОСТе 32565-2013, будет ли таковым, если на простое «безопасное стекло» наклеить пленку одного из многих производителей.

Самый простой способ разрешения данной проблемы видится нами в однозначном запрете либо легализации «пленки», «полимерного покрытия», «напыления» и других способов тонирования автомобильного стекла. Но с учетом обеспечения собственной безопасности инспекторов дорожно-патрульной службы и контроля за поведением водителя, необходимости видеть происходящее в салоне транспортного средства на водительском и переднем пассажирском местах, нужно запретить ухудшение светопропускания передних стекол любым способом, оставив разрешение для ветрового стекла (140 мм на ветровом стекле).

Подводя итог, можно сделать вывод: от того, насколько ответственно будут решаться вопросы допуска к эксплуатации транспортных средств исходя из его технического состояния, каким образом транспортные средства будут «убираться» с дорог по техническим причинам запрещающих их эксплуатацию, настолько эффективно будет решаться и одна из составляющих безопасности дорожного движения в целом.

Библиографический список

1. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: № 196-ФЗ от 10.12.1995 г.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»: №195-ФЗ от 30.12.2001 (ред. от 15.02.2016, с изм. от 17.02.2016)
3. Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств от 1 июля № 170-ФЗ 01.07.2011 года (текст по состоянию на 19.01.2016 г.)
4. Технический регламент таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (в ред. решений Совета Евразийской экономической комиссии от 30.01.2013 N 6, от 14.10.2015 N 78, от 11.07.2016 N 56)
5. Правила дорожного движения РФ: Постановление Совета Министров - Правительства РФ № 1423, 23.10.1993г. с изменениями 02.11.2015г.
6. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: - Постановление Правительства от 3 октября 2013 г. N 864 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 06.11.2014 N 1167, от 29.10.2015 N 1167, от 25.05.2016 N 464, от 11.10.2016 N 1031)
7. ГОСТ 32565-2013 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия»
8. ГОСТ Р 51709-2001 Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки. Дата

актуализации: 07.08.2016

9. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спартак, 2000. – 267 с.
10. Госавтоинспекция: сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения <http://www.gibdd.ru/stat/>