

## Юридические науки

УДК 342.951:351.82

### **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Д. В. Соколов**, Нижегородская академия МВД Российской Федерации (Нижний Новгород, Россия), E-mail: sokolovdv@bk.ru

**Е. В. Колузакова**, Нижегородская академия МВД Российской Федерации (Нижний Новгород, Россия).

**Аннотация.** В статье рассматриваются проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и возможные пути их разрешения по мнению авторов.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, транспорт, водитель, опасное вождение, ответственность.

Развитие современного общества неразрывно связано с уровнем развития транспорта, поскольку именно он позволяет сближать населенные пункты, перемещает людей, товары, создавая и поддерживая тем самым определённый уровень комфорта. Важность транспорта определяется теми усилиями, которые государство затрачивает на его развитие [10]. В числе лидеров по количеству перевозимых пассажиров и грузов в мире, в целом, и в России, в частности, является автомобильный транспорт. Однако, как практически любое достижение современной цивилизации, транспорт несет в себе определенные угрозы. Пожалуй, главная угроза, которую таит в себе автомобильный транспорт, - это дорожно-транспортные происшествия и их последствия. В данном исследовании предполагается рассмотреть некоторые негативные факторы, способствующие возникновению ДТП, а также возможные пути их устранения.

Статистика Всемирной организации здравоохранения свидетельствует о том, что около 1, 25 млн. человек в мире погибает в результате ДТП и эта статистика не меняется с 2007 года [4]. Уровень смертности на дорогах Российской Федерации в настоящее время достаточно высок. Число погибших в результате ДТП в России по данным ГИБДД МВД России [5] за 2014 год в абсолютном выражении составило 26963 человека, а в пересчете на 100 000 населения около 18,4 человека, что практически в два раза выше аналогичного показателя развитых стран Западной Европы. Снижение смертности в результате ДТП и дорожного травматизма за последние годы - положительный результат, что отмечается, в том числе и международными организациями [3]. За истекшие 11 лет количество смертей снизилось на 22%, что, связано с реализацией специальных программ, направленных на снижение количества ДТП и тех негативных последствий, которые они влекут.

В настоящее время в России реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» [11], которая стала логическим продолжением федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» [12], в рамках которых осуществляется комплекс мероприятий, проводимых министерствами и ведомствами Российской Федерации, в том числе Министерством внутренних дел. В числе главных направлений реализации

упомянутой выше программы следует отметить совершенствование нормативно-правового обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Актуальность данного направления связана, в первую очередь, с динамичностью общественных отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности в целом и обеспечением безопасности дорожного движения в частности. Остановимся на некоторых аспектах нормативного регулирования, влияющих на эффективность обеспечения безопасности дорожного движения.

Во-первых, отмена ответственности за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10 километров в час, но не более 20 километров в час, предусматривавшуюся ч. 1 ст. 20.9 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, создаёт у водителей иллюзию разрешения управления транспортным средством с допустимым превышением скоростного режима до 20 километров в час. Опасность подобного превышения особенно негативно сказывается на безопасности участников дорожного движения в населённых пунктах, где в большинстве случаев действующие на территории Российской Федерации Правила дорожного движения допускают движение транспортного средства со скоростью не более 60 километров в час. Превышение указанного скоростного лимита на 20 километров в час приводит в большинстве случаев к гибели пешеходов и велосипедистов, ставших участниками дорожно-транспортного происшествия. Мировые стандарты безопасности в настоящее время устанавливают в качестве оптимального скоростного режима в населённых пунктах ограничение скорости в 50 километров в час как обеспечивающего должную безопасность наименее защищённых участников дорожного движения. На наш взгляд, является целесообразным рассмотрение законодателем возможности введения на федеральном уровне ограничения скорости движения в населённых пунктах в соответствии с существующими международными стандартами, что также позволит снизить показатели смертности и травматизма на дорогах и улицах страны.

Во-вторых, проблемы реализации программ подготовки водителей и утверждённого порядка допуска к управлению транспортными средствами. В течение 2013-2015 годов в Российской Федерации приняты серьёзные шаги по совершенствованию нормативно-правовой базы, регламентирующей порядок подготовки водителей на территории нашего государства и получения ими водительского удостоверения. Так, принятие перечня программ подготовки [15] и переподготовки водителей транспортных средств [16] и утверждение нового порядка допуска к управлению транспортными средствами [9] свидетельствуют о повышенном внимании к выпускникам автошкол и получаемым по итогам их обучения навыкам. В частности, в программах увеличено количество часов, отводимых на практическое обучение кандидатов в водители, усложнены требования к итоговому испытанию. Вместе с тем, на наш взгляд, современные реалии управления транспортными средствами, требуют пристального внимания к получаемым навыкам, в первую очередь, вождения в различных условиях движения. Удачным примером можно считать опыт Финляндии, когда водитель проходит обучение вождению в различные сезоны года [6], что, несомненно, снижает его шансы стать участником ДТП и позволяет избежать более тяжких последствий для всех участников дорожного движения.

В-третьих, как отмечается в проводимых исследованиях, в частности в докладе Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» [2], серьёзную проблему при обеспечении безопасности дорожного движения

представляет собой агрессивное вождение, а также достаточно большое количество лиц, пытающихся использовать свои должностные полномочия либо социальный статус для отступления от правил дорожного движения. Обе эти проблемы носят комплексный характер и требуют активной совместной работы общества и государства. Так, Президентом Российской Федерации в 2012 году был издан указ №636 [14], который существенно уменьшил число транспортных средств, на которые может быть произведена установка специальных и звуковых сигналов, что способствует нормализации дорожного движения в крупных городах, в первую очередь, Москве и Санкт-Петербурге. Вместе с тем до сих пор сохраняются попытки ряда участников дорожного движения своего рода «выделения» среди прочих путем размещения всевозможных «пропусков», указывающих на их принадлежность (реальную либо фиктивную) к тем или иным органам государственной власти, общественным организациям, использованием «красивых» государственных регистрационных знаков. Суть подобных действий, на наш взгляд, состоит в психологическом воздействии указанных субъектов на участников дорожного движения и должностных лиц компетентных органов, осуществляющих федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, в целях отступления от действующих правил дорожного движения и освобождения от административной ответственности. Мерой борьбы с подобными нарушениями следует считать принципиальное и объективное отношение уполномоченных должностных лиц, в первую очередь, сотрудников Государственной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, к совершаемым ими нарушениям правил дорожного движения.

Особо следует заострить внимание на проблеме агрессивного вождения, которое существует во всех странах мира, в т.ч. и Российской Федерации. Данное явление достаточно часто встречается среди водителей на дорогах нашей страны и имеет однозначно негативные последствия, поскольку зачастую связано с пренебрежительным отношением к правилам дорожного движения, что становится причиной ДТП с различными последствиями, включая гибель и ранения людей. Сложности привлечения к ответственности таких нарушителей обусловлены как отсутствием на сегодняшний день эффективных механизмов контроля, так и законодательной неопределенности самого термина, описывающего агрессивное вождение. Однако это не означает, что проблема не имеет решения либо не осознаётся государственными органами власти.

В текущий момент МВД России в соответствии с Планом правительства от 04.08.2015 [17] выступило с инициативой внесения изменений в Правила дорожного движения [8] путем включения в них определения опасного вождения, которое включает в себя совершение следующих неоднократных действий, создающих опасность и связанных с нарушением Правил дорожного движения:

- невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;
- перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты;
- несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства;
- несоблюдение бокового интервала;
- необоснованное резкое торможение;

- препятствование обгону.

Подобное определение опасного вождения, как и любое оценочное понятие, вызывает разногласия у различных экспертов по поводу количества характеризующих его признаков и их содержания. В случае закрепления данного понятия в Правилах дорожного движения возникает сложность его применения при привлечении виновных лиц к административной ответственности, поскольку в настоящее время не имеется отдельного состава правонарушения, содержащего данный термин, равно как не учитывается опасное вождение и в качестве обстоятельства, отягчающего ответственность.

Вместе с названной выше инициативой Правительства Российской Федерации в настоящее время осуществляется рассмотрение законопроекта, предусматривающего введение административной ответственности за систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством [7], что позволит, по мнению авторов документа, бороться со злостными нарушителями правил дорожного движения с применением наказания в виде лишения права управления транспортным средством на срок до года либо административного штрафа в размере 10 000 рублей.

В-четвертых, выявление лиц, грубо нарушающих правила дорожного движения, требует от ГИБДД МВД России принятия дополнительных мер по совершенствованию способов выявления и фиксации подобных нарушителей. В настоящее время ведомственными документами предусматривается возможность осуществления контроля за дорожным движением сотрудниками ГИБДД на патрульном автомобиле, не имеющем специальной цветографической схемы [13], что требует в случае пресечения и оформления административного правонарушения, передачи информации другим нарядам полиции, несущим службу на автомобиле со специальной цветографической схемой, в пешем порядке либо на посту для последующей остановки нарушителя. Несение службы при этом сотрудниками осуществляется в форме. Подобная схема выявления и пресечения административных правонарушений является достаточно эффективной, но требует применения специальных средств видеофиксации действий нарушителя, поскольку зачастую устного свидетельства инспектора дорожно-патрульной службы о факте выявленного им нарушения недостаточно для принятия уполномоченным должностным лицом либо судьёй обоснованного решения по делу об административном правонарушении.

В настоящее время МВД России разрабатывает новую для деятельности Госавтоинспекции форму несения службы [1] - патрулирование автомобилями без цветографической схемы, оборудованными средствами видеофиксации инспектором дорожно-патрульной службы, осуществляющим свои должностные полномочия в гражданской форме одежды (скрытое патрулирование). Тем самым МВД планирует оказать серьезное влияние на формирование законопослушного поведения у участников дорожного движения.

Краткий анализ актуальных, на наш взгляд, проблем обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации показывает, что, несмотря на серьезные меры, предпринимаемые Правительством России по снижению количества ДТП и гибнущих в них людей, есть ряд факторов, которые требуют законодательного регулирования. Это касается установления новых скоростных лимитов в населенных пунктах, введения понятия опасного вождения и установления ответственности за него.

Предпринимаемые действия по обеспечению безопасности дорожного движения должны соответствовать наиболее серьезным видам нарушений правил дорожного движения, создающих угрозу жизни и здоровья водителей и пешеходов. При этом необходимо учитывать то факт, что внедрение новых форм работы правоохранительных органов, введение дополнительной ответственности не могут дать одномоментного улучшения ситуации со смертностью и травматизмом на дорогах России. Оценка станет возможна только лишь по прошествии определённого времени, позволяющего с помощью реальных показателей оценить эффективность принятых мер.

## Литература

1. Баршев В. Под прикрытием. // Российская газета. 2015. 12 ноября.
2. Доклад «Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации» [Электронный ресурс]: институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» // URL: <http://archive.government.ru/media/2013/3/29/55579/file/economy.pdf> (дата обращения: 10.03.2016).
3. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 год [Электронный ресурс]: Всемирная организация здравоохранения. // URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/ru](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/ru) (дата обращения: 10.03.2016).
4. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]: Всемирная организация здравоохранения. // URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/GSRRS2015\\_Summary\\_RU.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf) (дата обращения: 10.03.2016).
5. Количество дорожно-транспортных происшествий. Сведения за 12 месяцев 2014 года. [Электронный ресурс]: Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России. // URL: [http://www.gibdd.ru/stat/files/tab14\\_12\\_73.xls](http://www.gibdd.ru/stat/files/tab14_12_73.xls) (дата обращения: 10.03.2016).
6. Моржаретто И. Как готовят водителей в Германии и Финляндии. [Электронный ресурс] Журнал за рулем. // URL: <http://www.zr.ru/content/articles/707636-avtoshkoly-mozhno-ro-russki> (дата обращения: 10.03.2016).
7. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части введения дифференцированного наказания за систематическое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства [Электронный ресурс]: проект федерального закона. // URL: <http://regulation.gov.ru/projects#npr=42423> (дата обращения: 10.03.2016).
8. О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: проект постановления Правительства Российской Федерации. // URL: <http://regulation.gov.ru/projects#npr=40764> (дата обращения: 10.03.2016).
9. О допуске к управлению транспортными средствами: постановление Правительства РФ от 24 октября 2014 №1097 // Собрание законодательства РФ. 2014, №44, ст. 6063.
10. О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 №1734-р // Собрание законодательства РФ. 2008, №50, ст. 5977.

11. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: постановление Правительства РФ от 03 октября 2013 №864 // Собрание законодательства РФ. 2013, № 41, ст. 5183.

12. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»: постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 №100 // Собрание законодательства РФ. 2006, № 9, ст. 1020.

13. 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: приказ МВД России от 02 марта 2009 №185 // Российская газета. 2009. 7 июля.

14. Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства: указ Президента РФ от 19 мая 2012 №635 // Собрание законодательства РФ. 2012, №21, ст. 263.

15. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий: приказ Минобрнауки России от 26 декабря 2013 №1408 // Российская газета. 2014. 1 августа.

16. Об утверждении примерных программ переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [Электронный ресурс]: приказ Минобрнауки России от 12 мая 2015 №486 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2016).

17. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: утв. Правительством РФ 4 августа 2015. // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 10.03.2016).



Sokolov D.V., Koluzakova E.V. Aktual'nye problemy obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija v Rossijskoj Federacii // Nauka. Mysl'. - № 5-2. – 2016.

© Д.В. Соколов, 2016.  
© Е.В. Колузакова, 2016.  
© «Наука. Мысль», 2016.

— ● —

**Abstract.** The article deals with the problematic issues of ensuring of road safety in the Russian Federation and possible ways of their resolution, according to the authors.

**Keywords:** traffic safety, transport, driver, dangerous driving, responsibility.

— ● —

### Сведения об авторе

Дмитрий Вячеславович **Соколов**, преподаватель кафедры профессиональной деятельности сотрудников подразделений охраны общественного порядка, Нижегородская

академия Министерства внутренних дел Российской Федерации (Нижний Новгород, Россия)

Елена Владимировна **Колузакова**, доцент кафедры профессиональной деятельности сотрудников подразделений охраны общественного порядка, Нижегородская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации (Нижний Новгород, Россия)

— ● —

Подписано в печать 10.04.2016.  
© Наука. Мысль, 2016.