

УДК 342.9

Шиенкова Анна Сергеевна

кандидат юридических наук, доцент,
начальник кафедры административной деятельности
органов внутренних дел,
Краснодарский университет МВД России
a21250827@mail.ru

Anna S. Shienkova

head of the Department of administrative Affairs of the Krasnodar University of the
Ministry of internal Affairs of Russia
candidate of law, associate Professor
a21250827@mail.ru

**Опыт Европейских государств в обеспечении безопасности
дорожного движения**

Experience of European states in road safety

***Аннотация.** В последние годы во многих странах наблюдается тенденция все большего признания значимости осуществляемого полицией надзора за соблюдением правил дорожного движения для повышения уровня его безопасности. Основной полицейский контроль за безопасностью дорожного движения концентрируется на борьбе с главными причинами, которые приводят к ДТП: нарушением скоростного режима, управлением транспортным средством в состоянии опьянения. По оценкам зарубежных специалистов, по соотношению затрат и получаемой выгоды надзор полиции за соблюдением требований дорожного законодательства - один из самых эффективных и рентабельных методов ежегодного уменьшения числа людей, пострадавших на дорогах.*

***Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, дорожная полиция, участники дорожного движения, дорожная инфраструктура, дорожное движение*

***Abstract.** In recent years, in many countries there has been a trend of increasing recognition of the importance of police surveillance of traffic rules to improve its safety. The main police control over road safety focuses on the fight against the main causes that lead to accidents: violation of the speed limit, driving a vehicle while intoxicated. According to foreign experts, in terms of cost-benefit ratio, police supervision of compliance with the requirements of road legislation is one of the most effective and cost-effective methods of reducing the number of people injured on the roads annually.*

***Keywords:** traffic safety, traffic accident, traffic police, road users, road infrastructure, traffic*

По итогам 2018 года в Европе установлен рекорд по числу смертей на дорогах. По данным Европейской комиссии, в прошлом году в 28 странах Старого света в ДТП погибло 25,1 тыс. человек.

С одной стороны, это хороший показатель - никогда ранее в Европе не было такой низкой смертности в результате ДТП. С другой стороны, эксперты озабочены тем, что, несмотря на повышение общего уровня безопасности автомобилей, постоянной борьбой с пьяными водителями и повышением штрафов за нарушение ПДД, по сравнению с 2017 годом смертность снизилась всего на 1%.

Социально-экономический ущерб от ДТП составляет более 135 миллиардов евро в год.

Еще в июле 2010 г. в Европейском Союзе был принят План действий по повышению безопасности дорожного движения, рассчитанный на период с 2011 по 2020 годы.

Принятый План действий предусматривает реализацию 62 конкретных мероприятий, касающихся транспортных средств, инфраструктуры и поведения участников дорожного движения. Указанные мероприятия направлены на достижение 7 стратегических целей Плана действий, а именно:

1) Совершенствование системы обучения участников дорожного движения.

2) Ужесточение контроля за соблюдением правил дорожного движения.

3) Повышение безопасности объектов дорожной инфраструктуры.

4) Повышение безопасности конструкций транспортных средств, в том числе мотоциклов и электромобилей.

5) Применение интеллектуальных транспортных систем в дорожном движении.

6) Повышение качества оказания скорой медицинской помощи пострадавшим в ДТП и последующих медицинских услуг.

7) Меры по обеспечению безопасности уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, в том числе престарелые лица, велосипедисты, инвалиды и др.)[1].

В ходе систематических заседаний Рабочей группы по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН, обозначаются основные позиции стран ЕС по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения.

Например, во Франции особая роль отводится средствам фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Министерством транспорта и министерством внутренних дел они признаны наиболее эффективными средствами, позволяющими воздействовать на поведение участников дорожного движения. В этой связи дальнейшее развитие данной системы во Франции является одним из приоритетных направлений деятельности. Кроме того, проблемами, решение которых отнесено правительством Франции к числу первоочередных, являются высокий уровень аварийности с участием мотоциклистов, а также дорожно-транспортные происшествия по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного и

(или) наркотического опьянения. Обращается повышенное внимание на водителей-иностранцев, которые не могут быть привлечены к ответственности из-за отсутствия единой европейской базы данных.

В бельгийское законодательство внесены изменения, в соответствии с которыми, дорожная полиция получила право проводить экспресс-тест водителей на содержание в организме наркотических веществ. Указанный тест проводится на основании анализа слюны водителя. Кроме того, в число санкций, которые применяются в отношении водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, включена установка на транспортных средствах, принадлежащих таким водителям, так называемых «алкозамков» - устройств, не позволяющих запустить двигатель автомобиля при наличии в выдыхаемом водителем воздухе паров алкоголя.

Национальная ассоциация шоссежных дорог США отмечает, что негативное влияние на состояние аварийности имеет не только непосредственно разговор по телефону (в том числе, с использованием системы «хэндс фри»), но и иные манипуляции, связанные, например, с просмотром социальных сетей, с общением в мессенджерах.

В Германии проводился эксперимент по допуску водителей к управлению транспортными средствами категории «В» в 17-летнем возрасте при условии обязательного сопровождения водителями с достаточным стажем вождения. Эксперимент признан успешным, так как в результате отмечено сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине молодых водителей. Ожидается, что указанные результаты послужат обоснованием для внесения соответствующих изменений в немецкое законодательство.

Необходимо отметить, что уровень доверия к полиции в целом у населения ФРГ самый высокий среди всех профессий, даже выше чем к представителям церкви. Это во многом способствует повышению интереса среди населения к вопросам безопасности дорожного движения, освещаемыми полицейскими.

Об актуальности проблемы безопасности дорожного движения свидетельствуют данные статистики. Количество зарегистрированных автомобилей в Германии - 54,9 млн. Количество погибших в ДТП за 2018 год составило в Германии - 3537 (из них пешеходов - 462, водителей и пассажиров - 1368, с участием грузовых машин - 1004). Погибшие в ДТП по возрастам - в Германии - до 14 лет - 82, до 24 лет - 961, до 64 лет - 1242, старше 65 лет-1252 [2].

Основными направлениями деятельности дорожной полиции Германии является надзор за безопасностью дорожного движения, документирование дорожно-транспортных происшествий на территории обслуживания.

Основными причинами «тяжелых» дорожно-транспортных происшествий в Германии являются не пристегнутые ремни безопасности, нетрезвые водители.

В деятельности дорожной полиции Германии особое место занимает профилактика дорожно-транспортных происшествий по целевым группам - дети, пожилые люди (старше 65 лет) и неопытные водители.

Основные методы работы дорожной полиции земли:

- убеждение;
- принуждение;
- формирование и использование общественного контроля.

В дорожной полиции Германии существуют должности сотрудников профилактики в сфере безопасности дорожного движения. Из расчета - один сотрудник профилактики на 50 тыс. человек населения. Указанная категория сотрудников работает непосредственно с целевыми группами граждан. В последнее время, в силу сложившейся демографической ситуации, в Германии наметилась устойчивая тенденция к росту числа людей пожилого возраста, поэтому дорожная полиция уделяет все больше внимания этой целевой категории участников дорожного движения.

Одно из направлений деятельности дорожной полиции (а так же участковых инспекторов полиции) связано с административной деликтологией и виктимологией (включая работу с близкими пострадавших, как виновников, так и жертв ДТП; ориентирование их на возможность обращения за психологической помощью в различные общественные организации).

В целях профилактики ДТП, совершаемых водителями (мотоциклистами), предпочитающими быструю агрессивную езду, сотрудники-консультанты в сопровождении других полицейских выезжают в места скопления (общения) таких водителей и распространяют листовки и буклеты, пропагандирующие безопасное вождение, демонстрируют «шок-видео», содержащее кадры с мест наиболее «тяжёлых» автомобильных аварий.

В сфере принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения задействованы сотрудники надзорной дорожной службы полиции. Необходимо отметить, что меры ответственности за нарушение правил дорожного движения в Германии весьма суровы. Так, например, за не пристегнутый водителем или пассажиром ремень безопасности взимается штраф в размере 40-60 евро, плюс начисляются штрафные баллы, при этом такое деяние практически приравнивается к преступлению, и меру наказания за его совершение определяет специальный судебный орган.

Одним из основных направлений работы дорожной полиции является выявление и устранение причин ДТП. Больше всего погибших в ДТП регистрируется на дорогах, соединяющих города (земельные дороги), но не на автобанах или в сельской местности. Наиболее частыми причинами ДТП становятся выезд на встречную полосу и столкновения с придорожными препятствиями (например, деревьями).

Особое внимание дорожная полиция Германии уделяет безопасности дорожного движения грузовых автомобилей.

В этой связи интересен опыт работы автобанной полиции г. Мюнстера. Протяженность участка обслуживания, проходящего по автобану, составляет 355 км. За один день по данному участку проходит 50 - 80 тыс.

автомобилей, 18 % от этого числа составляет грузовой транспорт. По статистике 23% ДТП на автобанах происходят по вине водителей грузовых автомобилей. С целью снижения числа таких ДТП дорожная полиция г. Мюнстера один раз в месяц проводит тематические встречи полицейских-консультантов в области безопасности дорожного движения с водителями грузовых автомашин. Первая такая встреча состоялась еще в июне 2000 года. Сегодня по всей Германии подобные встречи проводятся в 38 местах отдыха «водителей-дальнобойщиков». 6-8 раз в год полиция г. Мюнстера сообщает по электронной почте участникам встреч дальнобойщиков об изменениях в правилах дорожного движения и другую полезную и важную для водителей информацию (в настоящее время зарегистрировано более 2 тыс. постоянных участников подобных встреч) [3].

Кроме дорожной полиции, надзор в сфере безопасности дорожного движения осуществляют и другие структуры, например, специальное ведомство надзора за безопасностью движения грузового транспорта. Его сотрудники имеют право останавливать грузовой автотранспорт, запрещать его эксплуатацию, взыскивать штраф с виновной стороны. Ответственная сторона в данном случае представлена собственником груза, погрузчиком и перевозчиком. В случае нарушения режима труда и отдыха водителей грузовых автомобилей дорожная полиция составляет заявление о нарушении (налагается штраф за неумышленный проступок), водителя отправляют для отдыха на стоянку. В случае нарушения требований полицейского об отдыхе штраф будет уже вдвое больше первоначального (умышленное деяние). Штраф за нарушение режима труда и отдыха водителем грузового автомобиля достаточно высок (30 евро за каждые 30 минут нарушения, то есть неотдыха; наказания суммируются). За умышленную поломку тахометра наступает уголовная ответственность. В случае перевозки особых грузов (не габаритных, особо опасных) необходимо получать разрешения от администраций тех районов земель, по которым проходит маршрут. При этом обязательным является сопровождение полицией. Как правило, подобные перевозки осуществляются в ночное время. Подобное сопровождение полицией оплачивается отдельно, вырученные деньги поступают в бюджет правительства земли [4].

Таким образом, принимаемые Евросоюзом меры по снижению смертности на дорогах, среди которых: расширение использования интеллектуальных транспортных систем (например, алкозамков), принятие новой директивы по водительским удостоверениям, разработка единого регламента проведения техосмотра, ужесточение контроля за соблюдением правил дорожного движения, повышение безопасности объектов дорожной инфраструктуры, повышение безопасности конструкций транспортных средств, повышение качества оказания скорой медицинской помощи пострадавшим в ДТП приводят к тому, что на сегодняшний день смертность на дорогах в странах Европейского союза снизилась на 21% по сравнению с 2010 годом. В течение последнего десятилетия в странах ЕС в результате принимаемых мер удалось на 40 % сократить число пешеходов, ежегодно погибающих на дорогах,

доля раненых пешеходов в общем числе раненых в результате ДТП во многих европейских странах стала почти в два раза меньше их доли в числе погибших.

Литература:

1. <http://www.unece.org/trans/welcome.html>

2. <https://www.mintrans.ru/activities/69/77>

3. *Об изменениях в федеральном законодательстве Германии по вопросам использования автотранспорта и правил дорожного движения (справка) <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/212/23889/>*

4. *О безопасности дорожного движения в Германии (информация): по материалам ИТАР-ТАСС <http://www.rodon.org>*

Literature:

1. <http://www.unece.org/trans/welcome.html>

2. <https://www.mintrans.ru/activities/69/77>

3. *About changes in the Federal legislation of Germany concerning use of motor transport and traffic rules (the reference) <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/212/23889/>*

4. *On road safety in Germany (information): according to ITAR-TASS <http://www.rodon.org>*