

УДК346.7:656

Гайдарева Инна Николаевна

кандидат социологических наук, доцент,
доцент кафедры конституционного и административного права,
Адыгейский государственный университет

alay_1968@mail.ru

Inna N. Gaidareva

Candidate of Social Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of constitutional
and administrative Law

Adygeya State University

alay_1968@mail.ru

**Проблемы профилактики административных правонарушений в
области дорожного движения в Российской Федерации**

**Problems of prevention of administrative offenses in the field of road
traffic in the Russian Federation**

***Аннотация.** В статье изучаются вопросы, связанные с профилактикой административных правонарушений в области дорожного движения. Показывается, что повышение уровня безопасности в данной сфере, позволяющее сохранять жизнь, здоровье и имущество граждан, является значимым направлением современной российской государственной политики, выступает в качестве фактора обеспечения улучшения показателей социально-экономического и демографического развития России. Автор отмечает, что увеличение числа правонарушений в данной сфере обусловлено ростом диспропорций между резким увеличением численности транспортных средств и недостаточным обновлением дорожной инфраструктуры, что усугубляется низкой эффективностью системы обеспечения безопасности в области дорожного движения. Данные обстоятельства обуславливают необходимость реализации комплекса мер нормативно-правового и организационно-технического характера, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий.*

***Ключевые слова:** правонарушение, преступление, административное правонарушение, правонарушитель, дорожное движение, профилактика, правовая пропаганда, дорожно-транспортное происшествие.*

***Annotation.** The article examines the issues related to the prevention of administrative offenses in the field of road traffic, shows that improving the level of safety in this area, allowing to preserve the life, health and property of citizens, is a significant direction of modern Russian state policy, acts as a factor in ensuring the improvement of indicators of socio-economic and demographic development of Russia. The authors note that the increase in the number of offenses in this area is due to the growing disparity between a sharp increase in the number of vehicles and*

insufficient updating of road infrastructure, which is compounded by the low efficiency of the road safety system. These circumstances make it necessary to implement a set of measures of a regulatory, organizational and technical nature aimed at preventing road accidents.

Keywords: *offense, crime, administrative offense, offender, traffic, prevention, legal propaganda, traffic accident.*

Наиболее распространенной разновидностью административных правонарушений являются правонарушения в области дорожного движения. По этой причине повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан, выступает в качестве важного направления политики российского государства, фактора обеспечения эффективного социально-экономического и демографического развития страны. Как отмечается в утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. «Стратегии безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018-2024 годы», дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) наносят обществу и экономике нашей страны колоссальный ущерб социального, материального и демографического характера. За десять лет в России в ДТП погибло около трехсот тысяч человек, два с половиной миллиона были ранены [1]. Справедливости ради следует отметить, что в течение последних лет ситуация с безопасностью дорожного движения все претерпела некоторые улучшения. В 2020 г. в Российской Федерации снизились, так называемые, показатели аварийности, включающие число зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, количество погибших и раненных. В то же время, по мнению некоторых аналитиков, данная ситуация могла быть обусловлена эпидемиологической ситуацией, связанной с распространением коронавирусной инфекции и введенными в связи с ней ограничительными мероприятиями [2].

В соответствии с данными статистики, основное количество дорожно-транспортных происшествий связано с нарушениями правил дорожного движения (далее – ПДД) водителями транспортных средств: на их долю приходится 90% от всех зарегистрированных ДТП. В качестве основных видов дорожно-транспортных происшествий выделяются столкновение транспортных средств, на которые приходится около половины от общего количества ДТП, и наезд на пешеходов. В 2020 г. также было зафиксировано увеличение числа погибших в ДТП, произошедших вследствие нарушения правил дорожного движения таксистами, а также, показателей аварийности из-за нарушения правил дорожного движения водителями, которые отказались от прохождения процедуры медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения при наличии признаков последнего. В целом, как отмечается в уже упомянутой выше «Стратегии безопасности дорожного движения», в Российской Федерации в течение последних лет обозначилась тенденция, связанная со снижением базовых индикаторов аварийности (необходимо отметить, что подобные процессы имели место и в других странах, где также происходило увеличение уровня автомобилизации населения).

При этом Россия отстает от стран Западной Европы по основным показателям аварийности. Если взять за основу показатель социального риска, то он в нашей стране значительно превышает среднеевропейские показатели (в России – 13,8 погибших на 100 тыс. человек, в то же время, аналогичный средний показатель в государствах Европейского Союза составляет 5 погибших). Таким образом, в России риск гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях в несколько раз выше, чем в западноевропейских государствах (этот риск, в частности, в нашей стране в пять раз ниже, чем в Швеции и Великобритании). Отметим, что с точки зрения разработчиков «Стратегии безопасности дорожного движения», Россия отстает от развитых государств по основным показателям аварийности, в первую очередь, по причине низкого уровня дисциплины основных участников дорожного движения (здесь речь идет о водителях транспортных средств). Данная ситуация также складывается по причине наличия проблем, имеющих в системе подготовки водителей, техническом состоянии автомобилей и других транспортных средств, обусловлена качеством дорожной инфраструктуры и сложностями в организации движения[1].

В ряде специальных исследований отмечается, что увеличение числа правонарушений в данной сфере обусловлено ростом диспропорций между резким увеличением численности транспортных средств и недостаточным обновлением дорожной инфраструктуры, что усугубляется низкой эффективностью системы обеспечения безопасности в области дорожного движения [3, с. 162]. Данные обстоятельства усугубляются низким уровнем правовой культуры основных участников дорожного движения, т.е., водителей, значительная часть которых отличается нигилистическим отношением к существующим в данной сфере правовым запретам. Значительная часть дорожно-транспортных происшествий (не менее 10%) происходит по вине пьяных водителей. К числу наиболее распространенных правонарушений здесь относится неоправданное нарушение скоростного режима (число таких правонарушений в 2020 г., в частности, значительно превысило прошлогодний показатель)[4]. Стоит отметить, что, в соответствии с информацией, предоставленной Федеральной службой судебных приставов, ежегодно около 10% нарушителей отказываются оплачивать штрафы. Также, необходимо учитывать и большое количество не выявленных нарушений правил дорожного движения. Все это, в комплексе, свидетельствует о высокой значимости проблемы административных правонарушений в области ПДД, необходимости усиления профилактической работы, направленной на предупреждение противоправных действий в этой сфере.

Как показывает практика, к числу наиболее эффективных, действенных мер, призванных предупреждать ДТП, можно отнести меры нормативно-правового и организационно-технического характера. Нормативно-правовую основу государственной политики в области обеспечения безопасности составляет административное и иное законодательство. В настоящее время обсуждается проект нового Кодекса об административных правонарушениях: здесь, в частности, предлагается отменить, так называемый, нештрафуемый

порог превышения скорости на 20 км/час (в крупных городах, как показывают статистические данные, более 50% смертности на дорогах происходит из-за превышения скорости водителями транспортных средств). Данный порог появился в России в 2013 г., когда была отменена статья КоАП, штрафующая сумма за превышение на 10 км/ч составила 100 рублей. Порог был увеличен из-за несовершенства камер фотовидеофиксации, а также, по той причине, что администрирование и рассылка столь незначительных штрафов обходились бы дороже самого наказания. В настоящее время, однако, ситуация изменилась: так, погрешность камер, в частности, не превышает 1-3 км/ч, поэтому соответствующие ограничения могут быть введены, как минимум, на городских магистралях (иными словами, и точность показаний приборов в автомобиле, и точность работы камер сейчас абсолютно точно позволяют с совсем небольшой погрешностью наказывать водителей за превышение скоростного порога). Наряду с уменьшением не штрафуемого порога, другим важным нововведением, призванным способствовать повышению безопасности на дорогах, может стать снижение максимальной скорости в городах до 50 км/ч, что соответствует практике многих европейских городов (с точки зрения многих экспертов, как российских, так и зарубежных, скорость движения транспортного средства должна быть такой, чтобы при столкновении пешехода и автомобиля у первого была возможность выжить).

К числу организационно-технических мер, направленных на профилактику административных правонарушений в рассматриваемой сфере, можно отнести несение дорожно-патрульной службы, массово-разъяснительные, инженерно-технические меры, а также, мероприятия информационного обеспечения. Как показывает практика, несение дорожно-патрульной службы является одной из наиболее действенных мер, способствующих предупреждению, как преступлений, так и административных правонарушений. С точки зрения ряда специалистов, сдерживать лиц, которые имеют склонность к совершению противоправных деяний, может наблюдение за самим процессом дорожного движения, за тем, как его участники соблюдают установленные правила [5, с. 10]. Эффективным является как визуальное наблюдение, так и наблюдение, осуществляющееся посредством использования технических средств. Здесь необходимо расширять объемы работ, направленных на использование автоматического контроля, усовершенствование применяемых с этой целью технических средств с функциями фото- и видеосъемки. Также, целесообразно обеспечить эффективный контроль за соблюдением скоростного режима и действиями лиц, управляющих транспортными средствами в местах, характеризующихся повышенной опасностью. Отдельным направлением, направленным на профилактику ДТП, является модернизация дорожной инфраструктуры, устранение, улучшение состояния улично-дорожной сети.

Справедливости ради необходимо отметить, что «Стратегия безопасности дорожного движения» предусматривает ряд мероприятий, связанных с оптимизацией организации дорожного движения. В качестве наиболее важных направлений рассматриваемой политики можно выделить деятельность по

обустройству пешеходных переходов и т.д.[1]. На наш взгляд, важным средством профилактики правонарушений в сфере дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий выступает успокоение движения (трафика), основной целью которого является снижение числа конфликтных ситуаций в дорожном движении, предотвращение ДТП и уменьшение количества их последствий.

Успокоение движения может быть достигнуто посредством средств инженерно-реконструктивного характера, которые дополняются различными методами управления скоростью движения транспортных средств. При создании зон успокоения ликвидируется, так называемое, транзитное движение, для чего в границах зон сквозные улицы перепрофилируют в тупиковые, петлевые, кольцевые и т.д. Здесь также может ограничиваться скорость движения, что позволяет уменьшать число конфликтов между водителями и пешеходами. При проектировании зон успокоения благоустройство улиц и дизайн их пространства рассматриваются как средства влияния на режим движения транспортных средств. Транспортное обеспечение указанных зон может быть реализовано с помощью городского пассажирского транспорта, получающего приоритет движения (здесь возможно сочетание, например, пешеходного и трамвайного движения, пешеходного движения и автобусных или троллейбусных маршрутов. Организация пространства улиц должна обеспечивать приоритет движения пешеходов и велосипедистов и стимулировать снижение скорости движения транспортных средств[6].

Опыт западноевропейских стран, где активно применяется успокоение трафика, показывает, что оно выгодно самим водителям транспортных средств, поскольку увеличивает пропускную способность улиц и благоприятствует аккуратному движению всех автомобилей с допустимой скоростью. Практика показывает, что снижение скорости автомобилей следует осуществлять именно в тех местах, где существует высокая вероятность наезда на пешехода: внутриворонные проезды, районы плотной жилой застройки, улицы около школ, парков, места с интенсивным пешеходным движением и, конечно, пешеходные переходы.

Важнейшим компонентом системы предупреждения правонарушений в области дорожного движения, связанным с работой по повышению уровня правового сознания участников дорожного движения и профилактикой их противоправного поведения, являются мероприятия массово-разъяснительного характера. Данные мероприятия могут быть реализованы посредством проведения пропагандистской работы в этой сфере: указанная работа включает соответствующее правовое информирование граждан, разъяснение им содержания и смысла действующего административного законодательства в части, касающейся обеспечения безопасности на дорогах. Результатом рассматриваемой правовой пропаганды, в идеале, должно выступать формирование высокого уровня правовой компетентности населения в вопросах организации дорожного движения и правового регулирования в этой сфере. Граждане должны быть хорошо информированы о своих правах, свободах, а также основных обязанностях в области дорожного движения,

воздерживаться от совершения соответствующих преступлений и административных правонарушений. Если правовая пропаганда ориентирована на всех участников дорожного движения или большую их часть, то индивидуальная профилактическая деятельность осуществляется в отношении отдельных лиц, в том числе, и конкретных правонарушителей. Здесь могут применяться и принудительные меры, предусмотренные действующим административным законодательством, которые также призваны способствовать осознанию гражданами общественной опасности, различных негативных последствий правонарушений в сфере дорожного движения.

Отметим, что «Стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018-2024 годы» предусматривает теоретическую разработку и практическую реализацию ряда программ образовательного и просветительского характера, адресованных широким слоям населения и призванных сформировать в сознании граждан стереотипы безопасного и правомерного поведения на дорогах и улицах (информационная и разъяснительная деятельность в данной сфере должна претерпеть ряд кардинальных изменений, способствующих оптимизации рассматриваемой деятельности)[1].

В случае успешной реализации указанной Стратегии, должны произойти существенные позитивные изменения в области правового сознания и поведения всех участников дорожного движения, сформироваться нетерпимость к правонарушениям в области ПДД и лицам, совершающим противоправные деяния в данной сфере. Можно ожидать снижения количества соответствующих правонарушений, неправомерного и агрессивного поведения участников дорожного движения, конфликтов между ними. В идеале, поведение водителей и пешеходов должно основываться на принципах сотрудничества, взаимного доверия, поддержки и взаимопомощи. Информационно-разъяснительная работа должна включать в качестве неотъемлемого компонента деятельность, направленную на формирование положительного образа сотрудников правоохранительных органов, в том числе, работников полиции (Госавтоинспекции), осуществляющих надзор в области безопасности дорожного движения.

Литература:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения на 2018-2024 гг.». [Электронный ресурс]. Режим доступа: static.government.ru (дата обращения 02.02.2021).

2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2020 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020.

3. Разгуляев В.Н. Проблемы предупреждения административных правонарушений в сфере дорожного движения // *Власть и управление на Востоке России*. 2007. № 4 (41).

4. Гайва Е. Аварии прижмут к обочине // *Российская газета*. Неделя № 278 (8332). 09.12.2020.

5.Здольник А.В. *Административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения: автореф. дисс. на соискание уч.степ. канд. юрид. наук. М., 2010.*

Literature:

1. *Order of the Government of the Russian Federation No. 1-r of January 8, 2018 «Road Safety Strategy for 2018-2024».* [Electronic resource]. Access mode: *static.government.ru* (accessed 02.02.2021).

2. *Road traffic accidents in the Russian Federation for the first half of 2020. Information and analytical review.* М.: FKU «NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia», 2020.

3. *Razgulyaev V.N. Problems of prevention of administrative offenses in the field of road traffic //Power and management in the East of Russia.* 2007. № 4 (41).

4. *Gaiva E. Accidents will push you to the side of the road //RossiyskayaGazeta-Nedelya № 278 (8332).* 09.12.2020.

5. *Zdolnik A.V. Administrative responsibility for offenses in the field of road safety:abstract diss. for the competition of uch. step. cand. yurid. of sciences, Moscow, 2010.*