
УДК 343.346
ББК 67.408.134
Р 83

Г.И. Рудакова,
доцент кафедры уголовного права и криминологии Адыгейского государственного университета, г. Майкоп, тел.: 8-928-470-40-39

Правовые аспекты безопасности дорожного движения (Рецензирована)

Аннотация. Данная статья посвящена проблеме обеспечения безопасности участников дорожного движения в России. Изучение нормативного материала, немногочисленных научных статей, сводок на местах, аналитических программ СМИ позволяет сделать вывод о недостаточной работе по обеспечению безопасности на дорогах.

Отсюда напрашивается вывод о необходимости корректировки, с учетом веления времени, «Правил дорожного движения», изменив правовой статус их до уровня Закона. Внести изменения в статьи уголовного кодекса РФ об ответственности за ДТП, пользуясь случаем его новой редакции.

Ключевые слова: дорожное движение, уголовная ответственность, пешеход, транспортные средства, светофор, дорожные знаки, правила дорожного движения, коррупция, АВТОДОР, промилле.

G.I. Rudakova,
Associate Professor of Criminal Law and Criminology Department, Adyge State University, Maikop, ph.: 8-928-470-40-39

Legal aspects of traffic safety

Abstract. This paper is devoted to safety of traffic participants in Russia. On the basis of study of a standard material, small in number scientific articles, reports in situ and mass media analytical programs it is inferred that work on safety on roads is insufficient. Hence, it is necessary to correct, taking into account command of time, "Traffic Regulations", having changed their legal status to Law level, as well as to make changes in articles of the criminal code of the Russian Federation on responsibility for road accident, taking an opportunity of its new edition.

Keywords: traffic, criminal liability, pedestrian, vehicles, traffic light, road signs, traffic regulations, corruption, AVTODOR, per mille.

В России с непрерывным ростом числа владельцев транспортных средств растет и интенсивность движения, усложняется обеспечение порядка и безопасности движения на автомобильных дорогах и улицах городов и других населенных пунктов.

Безопасность дорожного движения обеспечивается нормальным функционированием всех составляющих комплекса «человек — автомобиль — дорога — окружающая среда». Между тем, недостаточная надежность элементов этой системы (низкая дисциплина участников движения, неудовлетвори-

тельное техническое состояние автомобилей и дорог) является причиной дорожно — транспортных происшествий (ДТП), общее количество которых в Российской Федерации за 2011г. составило 174,91 тысяч (при этом погибло 35599 и ранено 189877 человека). Среди пострадавших в результате ДТП большую часть составляют водители и пассажиры, т.е. лица, находящиеся в транспортных средствах (61% от общего числа погибших и 62% от общего числа раненых). На долю пешеходов приходится соответственно 39% погибших и 38% раненых. Наибольшее

число пострадавших — люди сравнительно молодого возраста — 30 — 35 лет [4].

Таким образом, от дисциплинированности участников дорожного движения, профессиональной подготовки водителей решающим образом зависит уровень безопасности на дорогах.

Основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, являются «Правила дорожного движения». Они определяют действия его участников в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки мест сигналов светофоров, регулировщика. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития должны изменяться и совершенствоваться [6].

Последние годы вполне обоснованно будируется вопрос о возведении «Правил дорожного движения» в ранг закона, чтобы не было возможности вносить скоропалительные поправки.

Так, сейчас скорость потока машин на автомагистралях ограничена планкой в 110 км/ч., «Автодором» предлагается увеличить до 130 км/ч., при таком высоком травматизме на дорогах сегодня.

Определенную роль среди мероприятий Российского государства по предотвращению несчастных случаев на транспорте играют и меры уголовно — правового характера. Они применяются в отношении тех правонарушителей на транспорте, которые отнесены российским законодательством к преступным. Реализация уголовно — правовых норм способствует укреплению дисциплины, без чего невозможно обеспечить прочный общественный порядок в стране.

Анализ судебной практики свидетельствует о необходимости тщательного изучения действующего уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях и научного обобщения опыта его применения следственными и судебными органами, о необходимости разработки предложений по совершенствованию этого законодательства и практики его применения.

Динамика статистики дорожно-транспортных происшествий, в конечном счете, зависит от участников движения и в первую очередь от водителей транспортных средств. Поэтому вопросы отбора, профессиональной подготовки и воспитания водительских кадров являются главным звеном в профилактике и предупреждении дорожно — транспортных происшествий. Международная статистика показывает, что 70-80% дорожно — транспортных происшествий происходит по вине водителей. Либо из-за физической, психической и психологической неспособности водителей к управлению транспортными средствами, либо из-за пониженной способности к такого рода деятельности, либо из-за слабой профессиональной подготовленности к вождению машин, либо, наконец, из-за простой недисциплинированности, невнимательности, небрежности и легкомыслия.

Пригодность к вождению механическим транспортным средством определяется медицинской комиссией. Однако, как отмечается в целом ряде специальных исследований, такая комиссия не может полностью выявить способность проверяемого: качество его внимания и оперативного мышления, эмоциональную устойчивость, время психомоторной реакции. Ведь почти половина всех наездов на препятствия и пешеходов происходит из-за упущенной десятой доли секунды (так называемая «трагедия нескольких метров»). В связи с этим чрезвычайно важны специальные медицинские исследования, которые определяли бы уровень психомоторной реакции водителя транспортного средства. Знание водителем его потенциальных возможностей к управлению транспортом и обеспечению безопасности движения во многих случаях поможет ему избрать наиболее оптимальный образ действий за рулем, заставит его быть более внимательным, повысит его бдительность, а иногда даже может заставить человека отказаться от самостоятельного управления транспортным средством. Зарубежный опыт проведения специальных обследо-

ваний на предмет определения психофизиологической пригодности человека к управлению транспортным средством показывает, что отбор лиц на работу в качестве водителей с применением указанных методов, дает весьма положительные результаты.

В условиях непрерывно повышающейся интенсивности дорожного движения к управлению транспортом должны допускаться лишь те лица, которые по возрасту и по медицинским показателям способны обеспечить безопасность движения. Правила дорожного движения в достаточно категорической форме закрепили это положение. Согласно действующим правилам к управлению автотранспортом и городским электротранспортом допускаются лица, достигшие 18 — летнего возраста.

Требования, предъявляемые к водителям с точки зрения возраста и здоровья, общеизвестны. Следовательно, несоблюдение их является нарушением правил дорожного движения и при соответствующих обстоятельствах влечет различные виды ответственности, в том числе уголовную. В судебной практике неоднократно возникали вопросы, связанные с определением состояния здоровья водителя в момент возникновения дорожно — транспортного происшествия.

Именно из этого исходят правила дорожного движения, запрещая водителю «управлять транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения» и уж тем более, находясь в состоянии алкогольного опьянения.

При сегодняшнем уровне коррупции поддельная медицинская справка, выданная для получения водительского удостоверения, стоит 600 рублей. Чтобы за руль сел человек, годный к управлению транспортом, и исключить «медицинский беспредел», госавтоинспекция Татарстана собирает в единую базу сведения о гражданах, страдающих наркотической и алкогольной зависимостью, а также о тех, кто не может управлять машиной по медицинским показаниям.

Страшны и реальные справки, но только с фиктивным диагнозом. Ведь, как правило, в коммерческих клиниках далеко не всегда проверяют водителей. Так что, если пациент болен эпилепсией, а водить машину ему очень хочется, вряд ли он будет раскрывать свой диагноз, а врач в платной клинике — его проверять.

Что касается наркозависимых, тут прокуратура Татарстана еще несколько лет назад нашла способ отлучить их от руля. Для начала они сопоставили списки тех граждан, которые числились на учете в наркодиспансерах, но при этом имели водительские права, а затем один за другим в суды посыпались иски об ограничении наркоманов в правах на вождение автомобилем до тех пор, пока медкомиссия не снимет их с учета.

Анализ происшествий и преступлений, участвовавших в последнее время на дорогах по вине «пьяного за рулем», однозначно диктует необходимость ужесточения ответственности как административной, так и уголовной, в зависимости от последствий.

Зам. начальника регионального управления по делам молодежи г. Кирова Сергей Косолапов организовал в социальной сфере инициативную группу, отслеживающую возле ночных клубов, в каком состоянии посетители садятся за руль, так называемый «ночной патруль». По сигналам добровольцев ГИБДД принимает соответствующие меры.

Вместе с тем, самыми распространенными причинами ДТП остаются: превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, нарушения правил проезда перекрестков. За девять месяцев этого 2012 года на дорогах России произошло более 155 тысяч аварий. Это больше, чем случилось за аналогичный период прошлого года на 4,3 процента. В них погибло более 20 тысяч человек. Рост составил 2,1 процента [4].

Нейтрализуя проблему в борьбе за жизнь на дорогах в стране в 63 регионах работает 2200 стационарных комплекса фотовидеофиксации. А в 81

регионе применяется более 2,5 тысяч мобильных комплексов. Они фиксируют не только нарушения скоростного режима, но и выезд на встречную полосу, проезд на красный свет. В Подмоскowie в качестве эксперимента устанавливается комплекс, который будет фиксировать движение по обочинам [6].

Действующими камерами за десять месяцев этого года выявлено более 17 миллионов нарушений. За весь прошлый год они зафиксировали 16,5 миллионов.

На дорогах примерно в равной пропорции погибают три категории граждан. Треть — водители, треть — пешеходы, ещё одна треть — это пассажиры. Последние, по сути, заложники ситуации. Они никак не могут повлиять на свою безопасность. И значит, необходимо всем вместе что-то предпринимать в этом направлении.

Надо уделять больше внимания детям и электронным средствам контроля. Именно на эти пункты делает ставку новая федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на 2013 — 2020 годы».

Проект этой программы обсуждали на заседании общественного совета при МВД России. Документ был принят абсолютным большинством голосов.

Практически заканчивается предыдущая ФЦП, рассчитанная с 2006 по 2012 год. При ее принятии предполагалось сократить смертность на дорогах в 1,5 раза. То есть на треть. Уже очевидно, что эта часть программы не выполнена. Хотя смертность на дорогах сократилась с 34 тысяч в прошлом до 28 тысяч в 2012 году. Это почти на 20 процентов.

На сей раз у МВД более реальные планы — сократить смертность на дорогах к 2020 году на 25 процентов. По словам начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Виктора Нилова, одна из ее особенностей — широкое внедрение технических инноваций. Почти половина средств, заложенных в программу, рассчитана

именно на такие вещи. Это внедрение знаков, оснащенных светодиодным освещением на пешеходных переходах, вообще освещение переходов, новые светофоры. Будут финансироваться проекты по развитию фото-видео-фиксации правонарушений. По словам Нилова, уже установленные сейчас камеры позволили сократить количество аварий в опасных местах в разы [2].

Отдельной темой в новой программе звучит детская безопасность. В 2012 году на дорогах погибло свыше 900 детей. Для снижения детской смертности и травматизма проектом предусмотрено выделение почти трех миллиардов рублей на установку дополнительных технических средств для организации дорожного движения на прилегающих к детским садам и школам территориям.

Так, в столице Башкортостана стартовал новый электронный проект, направленный на обеспечение дорожной безопасности школьников. Разрабатываются самые безопасные маршруты передвижения от жилых домов до школ, проходящие исключительно через светофоры и пешеходные переходы.

Необходимо обратить внимание и на подготовку водителей транспортных средств. По данным Генпрокуратуры, за 9 месяцев 2012 года в стране зарегистрировано свыше 20 тысяч дорожно-транспортных происшествий с участием водителей со стажем управления транспортным средством до 3 лет. В них погибло 2472 человека, пострадало 29540 человек. По всем параметрам зарегистрирован рост. Количество аварий с этими водителями выросло на 11,7 процента, количество погибших в ДТП с их участием выросло на 5,8 процента, а количество пострадавших — на 8,2 процента [4].

По мнению Генпрокуратуры, увеличение этих аварий обусловлено плохой организацией обучения граждан вождению.

Зачастую подготовка водителей проводится автошколами без лицензии на оказание таких услуг, а также в нарушение требований лицензии.

Прокуроры выявили многочисленные случаи неисполнения автошколами требований законодательства к образовательному процессу. У них нет образовательных программ, графиков вождения, школы не обеспечены учебно-методической литературой. Прокуратуры Республики Башкортостан, Московской области, Санкт-Петербурга, Ставропольского края установили, что кандидаты в водители не проходят полный курс обучения.

В связи с этим Генеральная прокуратура поручила прокурорам субъектов усилить надзор за исполнением автошколами требований законодательства [4].

На территории Республики Адыгея за 10 месяцев 2012 года на 70,4% увеличилось количество ДТП, совершенных водителями со стажем управления до 3-х лет (всего зарегистрировано 46 (АППГ-27)). Число погибших в таких ДТП выросло на 12,5% и составляет 9 человек (АППГ-8), число раненых возросло на 55,3% и составляет 59 человек (АППГ-38). Удельный вес ДТП указанной категории составил 11% от общего количества зарегистрированных.

В республике подготовку водителей осуществляют 25 учебных заведений (г. Майкоп — 9, Тахтамукайский район — 1, Майкопский район — 2, Гиатинский район — 3, Теучежский район — 5, Шовгеновский район — 1, Красногвардейский район — 3, Кошехабльский район — 1).

В рамках проверки горрайпрокурами установлено, что всеми учебными заведениями не соблюдаются требования федерального законодательства к организации образовательного процесса при подготовке водителей, в том числе лицензионных требований.

Так, установлено, что в подавляющем большинстве организаций недостаточно оснащены кабинеты для преподавания предмета «Первая помощь», отсутствуют тренажеры-манекены взрослого человека и запасные части к ним, расходные материалы.

Не соблюдаются требования пункта 14 Правил оказания платных образовательных услуг, утвержденных постановлением Правительства Россий-

ской Федерации от 05.07.2011 №505, а именно: не указываются сроки и стоимость обучения, права и ответственность сторон, договор заключается не индивидуально, а с группой обучающихся.

В нарушение ст. 13, ч. 16, п. 2 ст. 32 Закона Российской Федерации от 10.07.1992 №3266-1 «Об образовании» не во всех Уставах образовательных учреждений определены формы и порядок проведения промежуточной аттестации, в отдельных учебных заведениях отсутствует необходимая учебно-методическая документация.

В некоторых образовательных учреждениях в протоколах экзаменационной комиссии по результатам итоговой аттестации выставляются зачеты, а не оценки [4].

Требуется запретить либо ужесточить существующий ныне порядок выдачи доверенности на управление транспортным средством. Не известно удовлетворяет ли требованиям водителя лицо, севшее за руль по доверенности, это во-первых, Во-вторых, усложняется расследование ДТП, если лицо, управляющее транспортным средством, скрылось с места происшествия. Владелец ли транспортного средства был за рулем во время аварии или лицо, кому он передал руль.

В целях обеспечения безопасности на дорогах следует учесть, что внимание водителя, да и пешеходов отвлекают сегодня многочисленные рекламы на стенах домов, заборах, автобусных остановках, растяжки на дорогах рекламного характера и т.д.

С пешеходами никто не работает в плане предупреждения безопасности, хотя их провоцирующие поведение приводит порой к трагедии. Никто не хочет уступать, пропускать и ждать.

Кстати, есть один пример из зала суда, когда нарушивший правила пешеход, по вине которого был поврежден автомобиль, обязан судом возместить ущерб хозяину машины. Решение ещё не вступило в законную силу. Суд второй инстанции тем самым может определить совершенно правильную судебную практику.

И ещё, можно ли наказать человека в погонах, в чёрной мантии?

Впрочем, в Псковской области предложено отобрать номера привилегированной серии у чиновников, депутатов, судей, бизнесменов. Если бы эту инициативу поддержала Москва и другие регионы, статистика нарушений значительно бы поубавилась.

Кроме того, необходимо иметь спецразрешение на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов. От снующих «фур» нередко страдают: покрытие дорог, обочины, заборы и строения. При надлежащем контроле со стороны ГИБДД за счет штрафов бюджет мог существенно пополниться.

Заслуживает внимание качество российских дорог.

Так, в ночь на 23.12.12г. в Петропавловске — Камчатском за ночь выпала треть месячной нормы осадков, в некоторых районах города метель снизила видимость до 150 — 200 метров. Дорожные службы не успели к утру расчистить от снега городские магистрали и «карманы» для общественного транспорта, поэтому люди вынуждены были ждать автобусы не на остановках, а рядом с ними, на обочинах дорог.

Утром около 7 часов 40 минут 28 — летний водитель «Тайоты Чайзер» ехал по улице Красная Сопка. Не справился с управлением на гололеде, и машину юзом вынесло на стоявших у остановки «Сапун — гора» людей. Травмы различной степени тяжести получили 11 человек, включая двоих детей. К счастью, погибших нет.

В следственном комитете по Камчатском краю сообщили, что его сотрудники начали срочную проверку — в действиях чиновников мэрии Петропавловска — Камчатского и дорожных служб города имеются признаки преступления.

И завели беспрецедентное уголовное дело против дорожников «по факту неприятия мер» по расчистке от снега территории остановки общественного транспорта по признакам преступле-

ния, предусмотренного пунктом «в» части 2 статьи 238 УК РФ.

В этой статье говорится о выполнении работ, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью [3].

В сложившейся следственной и судебной практике виновен, как правило, водитель. Назрела необходимость в достижении отсутствующей веками справедливости. Необходим дифференцированный подход к оценке события и состава преступления: с учетом степени вины водителя, пешехода, дорожной службы и бездействующих властей.

С 1 января 2013 года ужесточается ответственность «пьяного за рулем». Это правильно, но существенно не изменит ситуацию на дорогах.

Исходя из вышеизложенных соображений по поводу ДТП и виновных лиц, и в связи с предстоящей новой редакцией уголовного кодекса Российской Федерации, требуют новой редакции не только санкции, но и диспозиции статей уголовного кодекса о транспортных преступлениях, причем не только на автомобильных дорогах.

И последнее, как считает Войтенков Е.А., позицию которого разделяю, в плане профилактики происшествий на дорогах, следует шире привлекать общественность.

Учитывая значимость участия населения и общественных объединений в обеспечении безопасности дорожного движения, представляются разумными шаги государства в данной сфере, которые направлены на расширение представительства общественных объединений в федеральных, региональных и местных органах, осуществляющих координацию деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения; оказание государственной организационной, информационной и финансовой поддержки детским и молодежным организациям, другим общественным объединениям в проведении мероприятий по предупреждению дорожно — транспортного травматизма [5].

Примечания:

1. Шиханцов Г.Г. Криминология: учебник. М.: Изд-во Гревцова, 2009. 296 с.
2. Баршев В. Удар по жертвам // Российская газета. 2012. 17 дек.
3. Козлова Н. Подсудный сугроб // Российская газета. 2012. 26 дек.
4. Информационно-статистический материал. М., 2010. URL: <http://www.genproc.gov.ru>.
5. Войтенков Е.А. Общественные организации в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и их взаимодействия с органами государственной и муниципальной власти (историко — правовой обзор) // Государственная власть и местное самоуправление. 2011. №10. С. 42-45.
6. Кузин В.В. Безопасность дорожного движения: разъяснение сложных правовых вопросов для водителей и пешеходов // СПС «Консультант Плюс». М., 2012.

References:

1. Shikhantsov G.G. Criminology: a textbook. M.: Grevtsov's publishing house, 2009. 296 pages.
2. Barshev V. A blow to victims // The Rossiiskaya gazeta. 2012. December 17.
3. Kozlova N. A snowdrift under the jurisdiction // The Rossiiskaya gazeta. 2012. December 26.
4. Information and statistical material. M., 2010. URL: <http://www.genproc.gov.ru>.
5. Voytenkov E.A. Public organizations in activity for road safety and their interaction with the bodies of state and municipal power (a historic and legal review) // The state power and local self-government. 2011. No. 10. P. 42-45.
6. Kuzin V.V. The road safety: explanation of difficult legal questions for drivers and pedestrians // SPS «Consultant Plus». M., 2012.