

**О ПРОФИЛАКТИКЕ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ,
СОВЕРШАЕМЫХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

В. Н. Разгуляев

Дальневосточный юридический институт МВД России

Поступила в редакцию 28 июля 2009 г.

Аннотация: *раскрывается проблема административной деликтности участников дорожного движения на примере зарубежных стран и России. Показана динамика последствий негативного поведения водителей транспортных средств. Предлагаемые пути совершенствования профилактической системы административных правонарушений в сфере дорожного движения на примере зарубежного опыта позволят снизить деликтность среди ее участников, стимулируя к повышению уровня правосознания и достижения безопасного движения на дорогах России.*

Ключевые слова: *профилактика, административные правонарушения, дорожное движение.*

Abstract: *in item the problem shows administrative infringements among participants of movement on an example of foreign countries and to Russia. Dynamics of negative consequences of behavior among drivers of cars through made incidents. Perfection of preventive system of administrative crimes in sphere of traffic safety on an example of foreign experience considerably will allow to lower infringements among its participants and will lift a level of legal consciousness and traffic safety in Russia.*

Key words: *prevention, administrative, infringement, safety of traffic.*

Неотъемлемой частью экономического роста нашей страны является реализация инновационных моделей автотранспортной и автодорожной систем. При этом достичь стратегических целей во внедрении инновационных моделей автодорожной инфраструктуры и успешной разработки намеченных социально-экономических концепций автодорожного развития возможно лишь путем обеспечения эффективности работы всех ее составляющих элементов — «человек — транспортное средство — дорога — окружающая среда — органы власти». Нескоординированность этих взаимосвязанных составляющих приводит к дисбалансу в транспортной системе и отражается на автодорожной безопасности.

О негативности безответственного отношения человека к установленным правилам свидетельствует российская статистика, предоставленная Департаментом ОБДД МВД (рис. 1).

За первое полугодие 2008 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 90 613 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 11 756 и получили ранения 111 559 человек¹.

¹ Аварийность на автотранспорте в РФ и выполнение показателей федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах» по итогам первого полугодия 2008 г. М., 2008.

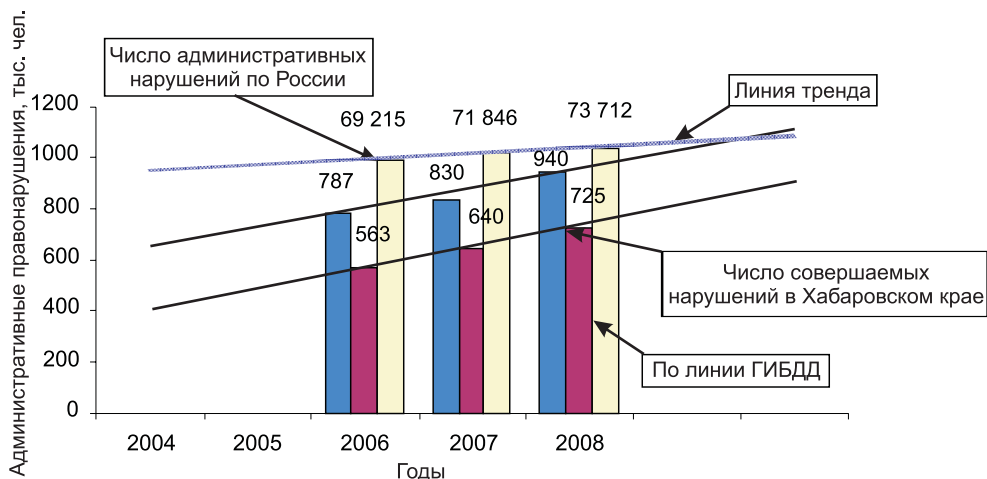


Рис. 1. Динамика совершаемых административных правонарушений по России и в Хабаровском крае

Смоделированный механизм организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения в интегрированном виде представляет собой структурную схему системы дорожного движения с составляющими ее системными элементами и целями (рис. 2)².

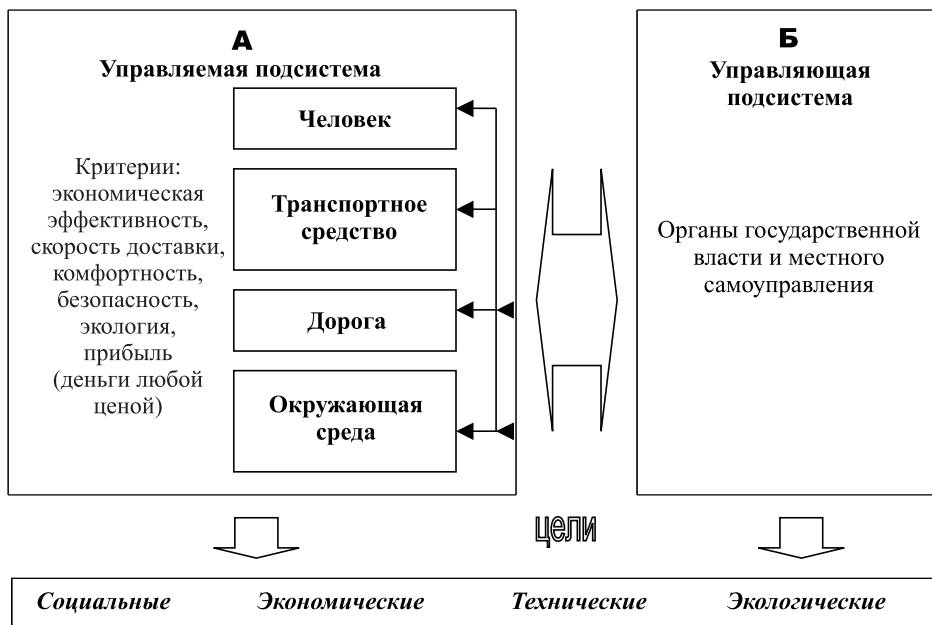


Рис. 2. Система «дорожное движение»

² Кирьянов В. Н., Кондратьев В. Д., Антонов С. Н. О реализации Национальной стратегии повышения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения : сб. науч. трудов. М., 2008. Вып. № 9. С. 8.

Ключевым направлением стратегии по снижению уровня дорожно-транспортной аварийности признано обеспечение соблюдения правил дорожного движения, так как их нарушения являются основной причиной происшествий. При этом изменить поведение недисциплинированных участников дорожного движения может лишь осознание ими высокой степени риска быть привлеченными к ответственности.

Активно ведется предупредительная работа с противоправным поведением участников дорожного движения в отношении водителей транспортных средств, которые систематически нарушают установленные правила, что несомненно повышает общий уровень социальной безопасности.

Так, в результате ряда исследований, проведенных сотрудниками Лейденского государственного университета (Нидерланды) было установлено, что лица, систематически не соблюдающие правила дорожного движения, становятся участниками ДТП в 1,5—3 раза чаще, чем законопослушные водители³.

В мировой практике профилактические меры предполагают учет совершаемых каждым водителем нарушений и отстранение их от управления транспортными средствами в случае грубых и регулярных нарушений. Наибольшее распространение получила система систематического учета нарушений с оценкой нарушений в баллах и без таковой. При этом степень общественной опасности допущенных водителем нарушений является решающим фактором, определяющим, сохранит ли он право на управление транспортным средством.

Опыт балльной системы по оценке нарушений правил дорожного движения, активно применяемой в ряде европейских стран, показывает, что предупреждения противоправного поведения с помощью штрафных баллов признаны одним из наиболее эффективных убеждающих способов воздействия на правосознание водителей. При этом специфической особенностью таких систем является сведение основных нарушений в единую шкалу и начисление за них штрафных баллов в зависимости от тяжести и степени общественной опасности нарушения. В России балльная система учета правонарушений в области дорожного движения, применяемая в 90-е гг., не нашла достаточного отражения в сфере обеспечения дорожно-транспортной безопасности.

Количество основных видов нарушений ПДД водителями при ДТП (Россия, 2007 г.): неправильный выбор дистанции — 13 261; нарушение правил проезда пешеходного перехода — 11 437; несоблюдение очередности проезда — 25 643; несоответствие скорости конкретным условиям — 47 842; превышение установленной скорости — 5 128; выезд на полосу встречного движения — 19 945; отсутствие права на управление транспортным средством — 25 278; управление транспортным средством в состоянии опьянения — 15 593.

³ Safety Monitor // ETSC's Newsletter on Traffic Law Enforcement in EU. 2006. July. № 65.

Большое значение в единой системе штрафных баллов, независимо от применяемых видов, имеет оценочный критерий балльной шкалы, т.е. то, во сколько баллов «оценивается» то или иное нарушение. В основном (за исключением Германии) штрафные баллы установлены не за все виды нарушений, а только за наиболее грубые (общественно опасные), причем в разных странах их перечень различен. Во Франции в него входят около 40 нарушений, чуть менее 30 — в Испании, на Мальте, примерно 20 — в Великобритании, Венгрии и Люксембурге, 7 — в Норвегии. В Германии определены приблизительно 60 составов правонарушений, за которые водителю начисляется от 2 до 7 штрафных баллов, за все другие нарушения — 1 балл. Максимум баллов, которые могут быть добавлены или сняты за одно нарушение, составляет: 110 — в Корее, 12 — в США (штат Миссури), 11 — на Мальте, 10 — в Великобритании и Польше, 8 — в Латвии и Литве, 7 — в Германии, 6 — в Испании, Люксембурге, Франции, 2 — в Норвегии⁴.

Необходимо отметить, что к наиболее грубым нарушениям отнесены: опасное управление транспортным средством, оставление места дорожно-транспортного происшествия, управление транспортным средством в состоянии опьянения, превышение установленного ограничения скорости движения.

Опыт многих зарубежных стран свидетельствует о том, что введение системы штрафных баллов положительно влияет на предупреждение аварийности и существенно снижает уровень дорожно-транспортного травматизма. По данным полиции Италии, за два года применения подобной меры предупреждения грубых и систематических нарушений установленных правил количество ДТП и число погибших уменьшилось на 20,5 %, число раненых — на 22,1 %. В Латвии зарегистрировано снижение числа погибших на дорогах на 11,4 %, а количества ДТП с пострадавшими — на 7,2 % за год с начала начисления водителям штрафных баллов. Во Франции, начиная с 1992 г., ежегодно компетентными органами проводился комплексный анализ воздействия балльной системы на безопасность дорожного движения, что в немалой степени способствовало улучшению основных показателей аварийности. В Чехии количество ДТП сократилось на 27 %, количество происшествий водителями в нетрезвом виде снизилось на 30 %⁵.

Несомненным достоинством балльных систем, по мнению зарубежных специалистов, является то, что водителям предоставлена возможность самостоятельно отслеживать количество начисленных им баллов и оценивать перспективу лишения их права на управление транспортным средством (рис. 3). Вышеуказанный способ психологического воз-

⁴ Зарубежный опыт : Обзорная информация ГИАЦ МВД России. М., 2007. № 1.

⁵ Road Safety Performance, National Peer Review : Russian Federation. ЕСМТ, 2006.



Рис. 3. Смоделированный административно-правовой механизм системы балльного учета правонарушений в сфере дорожного движения

действия на сознательном уровне является сдерживающим фактором, влияющим на законопослушное поведение большинства водителей, нежели методы принуждения в виде штрафов, даже в тех случаях, когда сумма последнего достигает значительного размера.

Положительный эффект имеет также организация дополнительного обучения основам безопасности дорожного движения, с помощью последнего осуществляется непрерывное воспитательное воздействие не только на водителей транспортных средств, но и на иных участников дорожного движения.

К особой профилактической форме в рассматриваемой сфере относятся лектории для водителей транспортных средств, которые широко были распространены в СССР и проводились сотрудниками ГАИ еженедельно с участниками дорожного движения. В настоящее время данная форма убеждения не применяется ГИБДД, однако эффективность ее очевидна. В Северной Англии подобные лектории проводятся в административном порядке как мера принуждения, причем эта процедура является платной и обязательной. Если водитель систематически нарушает правила дорожного движения, его в качестве наказания могут отправить на принудительное платное изучение правил дорожного движения.

К сожалению, действующее российское законодательство не определяет ответственности за систематические и грубые нарушения правил дорожного движения, в то время как необходимость данной нормы обусловлена низким уровнем автомобильной безопасности и ростом дорожно-транспортной деликтности. Ранее ст. 118.1. КоАП РСФСР предусматривалась ответственность граждан за нарушения в сфере безопасности дорожного движения с применением балльной системы учета, и это обстоятельство рассматривалось как отягчающая ответственность. В 1997 г. данная норма была отменена, хотя в большинстве стран мира подобная норма существует и неоднократно доказывает свою эффективность⁶. Необходимо отметить, что и в более ранний период в России существовала система, подобная балльной системе учета нарушений. Эта норма была закреплена в виде просечек в талоне предупреждения. Третья просечка в талоне означала для водителя лишение права управления автомобилем, что психологически (на сознательном уровне) воспринималось им более эффективно, чем штрафные санкции.

Таким образом, предупреждение грубых и систематических нарушений правил дорожного движения признается важным направлением работы по повышению уровня безопасности дорожного движения. Главная стратегическая задача нашего государства видится в предупредительной деятельности правоохранительных органов, изменении отношения участников дорожного движения к соблюдению вышеуказанных правил. Внедрение Россией современной системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе полученного мирового опыта в целом, позволит эффективно выявлять недисциплинированных водителей, лиц, проявляющих агрессию на дороге, и своевременно отстранять их от управления транспортными средствами.

⁶ Ответственность за нарушение правил дорожного движения : обзорная информация. М., 1997. Вып. 6.

Дальневосточный юридический институт МВД России

Разгуляев В. Н., преподаватель кафедры административного права и административно-служебной деятельности

E-mail: info@dvui.ru

*Тел.: 8(4212) 23-77-40,
8(4212) 21-56-26*

Far East Legal Institute of Ministry of the Internal Affairs of the Russian Federation

Razgulyaev V. N., Lecturer of the Administrative Law and Administrative Office Activity Department

E-mail: info@dvui.ru

*Tel.: 8(4212) 23-77-40,
8(4212) 21-56-26*