



ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОФИЛАКТИКИ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

УДК 351.81



Сексембаев М.И.

Начальник Департамента по надзору за законностью в социально-экономической сфере Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, старший советник юстиции

Түйін

Мақала авторы көліктегі әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы статистикалық мәліметтер келтірген. Мақалада атап өткендей, елде тек 2015 жылы 2 миллионға жуық азамат, немесе 11%-ы ел тұрғындары ЖҚҚ саласындағы құқық бұзушылықтар жасағаны үшін әкімшілік жауаптылыққа тартылған. Кейбір құқық бұзушылықтардың өсуі байқалады. Жыл сайын ЖКО жасағаны үшін әкімшілік жауапкершілікке 70 мың адам тартылады, олардың 93%-ы айыппұл, 6%-ы «жүргізуші куәлігінен» айыру, 1% әкімшілік қамауға алу қолданылған.

«Мүлдем төзбеушілік» сияқты алдын-алу әдістерін күшейтуді, 100% әкімшілік айыппұлды өндіріп алуды және т.б. қамтамасыз етуді ұсынады.

Түйінді сөздер: жол қозғалысы қауіпсіздігі, жол-көлік оқиғасы, жылдамдықты режим, әкімшілік құқық бұзушылықтар, статистика, құқық бұзушылықтардың алдын-алу.

Резюме

Автором статьи приведены статистические сведения об административных правонарушениях на транспорте. Как отмечается в статье, в стране только в 2015 году около 2 млн. граждан, или 11% населения страны, были привлечены к административной ответственности за совершение правонарушений в сфере БДД. По отдельным правонарушениям наблюдается рост. Ежегодно за совершение ДТП привлекаются к административной ответственности около 70 тысяч человек, 93% из которых подвергаются штрафам, 6% лишаются «водительских прав», к 1% применяется административный арест.

Предлагается усилить такие методы профилактики, как «нулевая терпимость», обеспечение 100% взыскиваемости административных штрафов и т.д.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, скоростной режим, административные правонарушения, статистика, профилактика правонарушений.

Summary

The author of the article presents statistical information about administrative offenses on transport. As noted in the article, in the country only in 2015, about 2 million of people, or 11% of the population, have been brought to administrative responsibility for offenses in the sphere of road safety. For certain offenses there is a rise. Every year for committing a traffic accident about 70 thousand people are brought to administrative responsibility, 93% of which are subject to penalties, 6% are deprived of «driving license», 1% of administrative arrest.

It is proposed to strengthen the prevention of such practices as «zero-tolerance», 100% recovering of administrative fines, etc.

Keywords: road safety, traffic accident, speed limits, administrative offenses, statistics, crime prevention.

Если совершение неосторожных правонарушений на транспорте не обусловлено уровнем профилактики, так как они совершаются неосознанно, то сокращение количества умышленных правонарушений напрямую зависит от уровня профилактики со стороны местной полицейской службы.

Несмотря на имеющиеся методики по профилактике путем «ручного контроля» на дорогах, внедрение специальных средств фиксации правонарушений, осуществление пропаганды, количество дорожно-транспортных правонарушений (далее – ДТП) и пострадавших в них лиц снижается незначительно (3-8% по различным показателям).

Напротив, в некоторых регионах наблюдается существенный рост этих показателей по сравнению с прошлым годом. Например, по сведениям Комитета правовой статистики и специального учета при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан (далее – КПСиСУ при ГП РК), рост ДТП наблюдается в Актюбинской (на 18,6%) и Жамбылской областях (11,2%), выросло количество пострадавших в городе Алматы, где регистрируется более трети всех ДТП (на 22 человека). Не уменьшается количество водителей, совершивших ДТП в состоянии алкогольного опьянения.



В 2015 году около 2 млн. граждан, или 11% населения страны, были привлечены к административной ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения (далее – БДД). Произошел рост таких административных правонарушений, как пользование водителями телефонами при управлении ТС, с 80108 фактов в 2011 году до 165285 фактов в 2015 году. Нарушителей, превысивших скоростной режим, стало больше на 30 тыс., чем в 2011 году; почти в 5 раз увеличилось количество мелких ДТП; в 2 раза стало больше пешеходов-нарушителей. По сравнению с 2014 годом количество фактов управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения увеличилось в 2 раза.

Из года в год граждане Казахстана на дорогах совершают все больше правонарушений. Пользоваться сотовыми телефонами при управлении ТС, проезжать на запрещающий сигнал светофора, перейти дорогу в неустановленном месте стало входить в привычку.



Ежегодно за совершение ДТП привлекаются к административной ответственности около 70 тыс. человек, 93% из которых подвергаются штрафам, 6% лишаются «водительских прав», к 1% применяется административный арест.

Одним из способов профилактики является внедрение принципа «Нулевая терпимость».

Принцип «нулевой терпимости» или «VisionZero» - это политика дорожно-транспортной безопасности принятая Парламентом Швеции еще в 1997 году. Она основана на четырех элементах: этика, ответственность, философия безопасности и создание механизмом перемен.

По данной программе жизнь и здоровье человека являются высшей ценностью и нельзя позволить менять на преимущества системы дорожного транспорта. По принципу «VisionZero» («ВижнЗиро») участники дорожного движения и разработчики системы, строители дорожной инфраструктуры, полиция должны нести солидарную ответственность за совершения ДТП. Людям свойственно ошибаться, поэтому система дорожного транспорта должна принимать во внимание человеческие несовершенства и нивелировать ошибки так, чтобы избегать смертей и серьезных травм.

С другой стороны с авариями и даже мелкими травмами надо смириться. Здесь важно разорвать ведущую к смерти или инвалидности цепь событий. Сегодня Швеция смогла добиться положительных результатов и снизить уровень смертности от ДТП до 5 человек на 100 тыс. населения.

Положительный опыт Швеции был перенят и другими государствами, которые, искоренив у себя в стране мелкие правонарушения, смогли снизить уровень преступности.

Изучение зарубежного опыта показывает, что степень влияния правоохранительных структур на состояние законности различна и определяется традициями, обычаями и менталитетом населения.

Опыт промышленно развитых стран свидетельствует, что эффективность мер, призванных изменить модель поведения участников дорожного движения, в значительной степени зависит от того, насколько строго власть требует их соблюдения.

Поэтому в наших условиях, с использованием положительного опыта Швеции, необходимо усилить профилактику мелких правонарушений в сфере безопасности дорожного движения путем более интенсивного правоприменения, обеспечив неотвратимость наказания.

Согласно Посланию Президента Казахстана «Стратегия Казахстан-2050», следование принципу «нулевой терпимости к беспорядку» является одной из задач по дальнейшему укреплению государственности и развитию казахстанской демократии. Данный принцип полностью применим в профилактике правонарушений на транспорте, так как практически каждое из них совершается на глазах у общественности.

К сожалению, на сегодняшний день всю ответственность за совершение дорожных аварий несет водитель, поскольку причинами ДТП как правило является нарушение правил дорожного движения.

Неэффективная взыскиваемость административных штрафов является одной из проблем профилактики административных правонарушений, в том числе в сфере дорожной безопасности.

Административный штраф является самым «применяемым» видом административного взыскания.

Однако, как показывает практика, эффективность взыскиваемости административных штрафов невысока. Согласно статистике, в среднем взыскиваются лишь 50% административных штрафов. Это влечет не только отрицательный экономический эффект, но и негативные последствия в виде формирования в обществе чувства безнаказанности и вседозволенности, снижения авторитета закона и в итоге совершение новых, зачастую более тяжких правонарушений.

Как отмечено выше, тенденция роста количества административных правонарушений уже существует.

Прокурорские проверки показали, что одной из причин неуплаты административных штрафов является непринятие уполномоченными органами должных мер по взиманию штрафов, поскольку отсутствуют ведомственные инструкции по взысканию штрафов, должностные лица не обладают необходимыми полномочиями по ограничению должников в получении государственных услуг. Существовала техническая возможность удаления с серверов правонарушений, зафиксированным специальным контрольно-измерительным прибором.

Есть и другие обстоятельства, позволяющие гражданам не оплачивать штрафы:

- не созданы условия для легкой и быстрой уплаты штрафа;
- отсутствует альтернатива штрафу, когда нет возможности его уплатить;
- недостаточная организация работы судебных исполнителей, что обусловлено чрезмерной загруженностью из-за большего количества административных штрафов.

В настоящее время по инициативе Генеральной прокуратуры Республики Казахстан ведется работа по автоматизации административного производства, включая процессы наложения, уплаты и взыскания добровольно неоплаченных штрафов. Совместно с заинтересованными государственными органами разрабатывается проект Единой автоматизированной информационной системы «е-штрафы».

Профилактика правонарушений должна заключаться не только в выявлении и фиксации правонарушения, но и в обеспечении безопасности на дорогах и установлении порядка при движении на транспорте.

Не секрет, что виновники мелких ДТП, зачастую совершенных неумышленно, намеренно просят полицию привлечь их к административной ответственности, чтобы получить страховую выплату для погашения материального ущерба потерпевшему. Реальным способом снизить количество таких административных правонарушений служит Европротокол.

Еще в 2009 году Глава государства на V съезде судей отмечал важность сокращения споров, подлежащих рассмотрению в судебном порядке, необходимость внедрения альтернативных способов их разрешения, в том числе примирительных процедур (медиации).

В Европе на протяжении последних 30 лет успехом пользуется Европротокол. В России Европротокол внедрен еще в 2009 году, на Украине - в 2011 году. У нас в стране об этом впервые на пресс-конференции заговорили в ноябре 2013 года представители АО «БТА Страхование», предложившие внедрить Европротокол в Казахстане [1].

Европротокол – это специальный бланк унифицированного образца, который заполняется водителями-участниками ДТП на месте аварии. В дальнейшем заполненный бланк представляется в страховую компанию и служит основанием для выплаты страхового возмещения.

Понятие Европротокола содержит в себе два значения. Первое – это документ в виде извещения о ДТП, заполняемый непосредственно самими участниками ДТП. Второе – это система, позволяющая оформлять документы без присутствия сотрудников полиции.

Преимуществами применения Европротокола станут уменьшение сроков регулирования страховых случаев, сокращение числа судебных разбирательств, упрощение процедуры возмещения ущерба потерпевшим в ДТП.

Между тем упрощенный порядок рассмотрения ДТП может быть применен, если в аварии не пострадали люди, объем материального ущерба не превысил предельную сумму, если оба водителя не имели разногласий по происшествию.

Практика зарубежных стран показывает, что в условиях интенсивности дорожного движения в мегаполисах Европротокол необходим в целях:

- предотвращения автомобильных «пробок»;
- сокращения времени для оформления материалов ДТП;
- упрощения процедуры получения страховых выплат;
- снижения нагрузки на полицию и административные суды.

Рост автопарка населения и другие факторы привели к увеличению количества мелких ДТП. Поэтому вопросы внедрения упрощенной процедуры возмещения ущерба, добровольного регулирования дорожных конфликтов сегодня приобрели особую актуальность и требуют своего решения. Европротокол позволит существенно снизить нагрузку на местную полицию, которая, освободившись от такой «рутины», перенаправит свои усилия на профилактику более серьезных правонарушений.

В ноябре 2015 года Генеральной прокуратурой Казахстана Правительству страны было предложено внедрить новый стандарт оформления ДТП – Европротокол. Остается теперь дождаться политической воли государства.

Немаловажной мерой является формирование правовой культуры населения, которая будет способствовать обеспечению участия граждан в профилактике правонарушений.



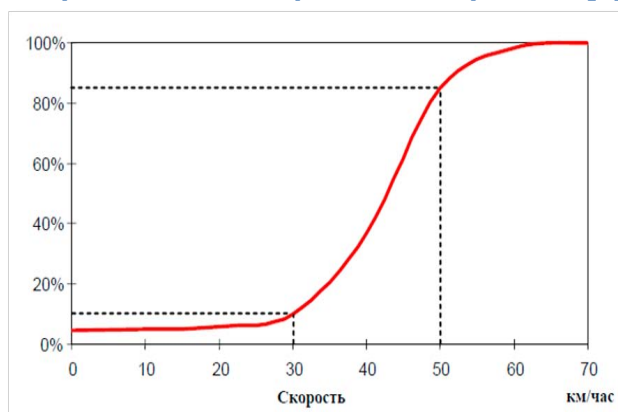
Основной причиной ДТП в Казахстане является превышение скорости. Высокая скорость, под которой понимается превышение скорости или ненадлежащая скорость (то есть слишком большая для преобладающих условий, хотя и в пределах установленного ограничения), опасна. Будучи одной из причин примерно трети ДТП со смертельным исходом, скорость является также фактором, усугубляющим тяжесть всех дорожно-транспортных происшествий.



С повышением скорости, на которой происходит столкновение, едущие в автомобиле должны в соответствии с принципами кинетической энергии принимать удар драматически возрастающей силы. Системы защиты пассажиров весьма эффективны при низких и умеренных скоростях. Однако они не в состоянии адекватно защитить пассажиров транспортного средства от этих кинетических сил при высокой скорости столкновения.

Уязвимые пользователи дорогами особенно беззащитны при наезде, в частности в городах, со скоростями, превышающими порог выносливости человеческого организма.

Вероятность смертельной травмы [2]



Скорость является центральным фактором проблем с дорожной безопасностью. Модель корреляции аварийности и скорости, построенная Нильсоном показывает, что увеличение средней скорости на 5% ведет к увеличению примерно на 10% числа ДТП с травматическим исходом и на 20% — со смертельным исходом. При снижении средней скорости на 5%, аналогичным образом снижаются показатели ДТП на 10% и 20% [3].

Например, при скорости 80 км/час на сухой дороге реакция на какое-либо событие эквивалентна примерно 22 метрам (которые будут пройдены при реагировании в течение примерно одной секунды), а до полной остановки понадобится в сумме 57 метров.

Если ребенок выбегает на дорогу в 36 метрах впереди движущегося ТС, водитель по всей вероятности убьет его, если движется со скоростью 70 км/час или больше, нанесет ребенку травму при скорости 60 км/час и избежит наезда при скорости 50 км/час. Однако если ребенок выбежит в 15 метрах от автомобиля, вероятен смертельный исход при 50 км/час и любой более высокой скорости [4].

По данным Всемирной организации здравоохранения, 80-процентный риск гибели пешеходов соответствует скорости наезда в 50 км/час, а при 30 км/час он снижается до 10%. Использование ремней безопасности в удачно сконструированных легковых автомобилях может обеспечить пассажирам защиту при лобовом ударе на скорости максимум 70 км/ч и 50 км/ч - при боковом.

Существуют и другие «побочные явления» повышенной скорости. Кроме прямой опасности, автомобили, двигающиеся с повышенной скоростью, больше выбрасывают парниковых газов, потребляют топлива, издадут шума и другим образом неблагоприятно воздействуют на качество жизни, в особенности жителей городских районов.

В Австралии в 2002 году штат Виктория начал проводить Стратегию «Доезжай живым» с существенным упором на снижение скорости движения. Более энергичное правоприменение и сужение диапазона допуска при превышении ограничений привели к заметному снижению средней скорости, особенно в зонах, где установленный предел составляет 60, 70 и 80 км/час. За первые четыре года реализации этой стратегии (2002-2005 гг.) примерно на 16% сократилась смертность. Ее снижение на территории Мельбурна за 2001-2003 гг. на 43% распространялось на все категории пользователей дорогами. Даже если затруднительно отнести эти показатели снижения дорожного травматизма целиком на счет более последовательного соблюдения установленных ограничений, особенности динамики увечий и смертных случаев давали основания полагать, что оно было одним из основных факторов, способствовавших снижению травматизма.

Таким образом, для профилактики правонарушений, связанных с превышением скорости необходима эффективная программа управления скоростным режимом, в том числе путем обеспечения достаточного уровня традиционного и автоматического (электронного) контроля скорости. Использование мобильных камер и секционного контроля скорости (замер средней скорости на определенном отрезке дороги).

Меры по контролю скорости. В дополнение ко всем другим мерам управления скоростью для достижения их полной эффективности необходимы как традиционное полицейское правоприменение, так и автоматизированный контроль скорости, в том числе с использованием переносных средств измерения, подкрепленные действенными штрафами. Мероприятия по контролю за соблюдением правил лучше всего периодически повторять, с неодинаковыми перерывами и разной интенсивностью. Повышенная интенсивность обычно дает лучший результат.

Однако наибольший прирост эффективности наблюдается при увеличении интенсивности правоприменения в 2-3 раза. Правоприменение должно охватывать всех пользователей дорогами (в том числе иностранных водителей) и все типы транспортных средств (например, мотоциклы и грузовики).

Непредсказуемость периодов правоприменения – одна из главных определяющих в субъективной оценке водителями риска остановки полицией. Следовательно, воздействие программы правоприменения «в любом месте в любое время», как можно ожидать, будет более широким, особенно в сочетании с массивной оглаской [5].

Недавно проведенный анализ опыта нескольких стран показал, что автоматизированные средства выявления нарушителей привели к сокращению количества смертельных случаев и тяжких телесных повреждений на 14%, тогда как непосредственный контроль со стороны полицейских позволил сократить их только на 6% [6].

Разглашение места установки камер для слежения за скоростью и радаров способствует улучшению соблюдения скоростных ограничений и значительному сокращению ДТП и травматизма. Тем не менее, проведенные ранее в Тасмании (Австралия) исследования показали, что длительная стоянка на каждом из трех участков повышенного риска сельской дороги полицейских машин привело к среднему уменьшению скорости на 3,6 км/ч и сокращению на 58% аварий, приводящих к серьезным увечьям или летальному исходу.

В Казахстане, как и во многих других государствах, контроль скорости осуществляется двумя способами – «ручным» (сотрудниками полиции с использованием специальных контрольно-измерительных приборов) и автоматическим.

Как показывает практика, наиболее эффективными для снижения скорости на конкретном участке являются средства автоматической фиксации, установленные на потенциально опасных участках дорог и городских улиц.



На сегодняшний день, как установлено в ходе настоящего исследования, системы автоматической фиксации нарушений, в том числе превышения скорости, устанавливаются только в областных центрах. Всего на территории Республики Казахстан имеется 873 таких объектов [7].

Из них, к примеру, в городе Астана установлено 57 скоростемеров RedSpeed (фиксирует превышение скорости и проезд на «красный свет») и 21 «ВОКОРД-ЦИКЛОП». Таким образом, в столице всего 78 участков, где скоростной режим может контролироваться на постоянной основе.

В других областных центрах Казахстана 80 таких скоростемеров. Из них в городе Актобе, где наблюдается рост ДТП, - всего 2.

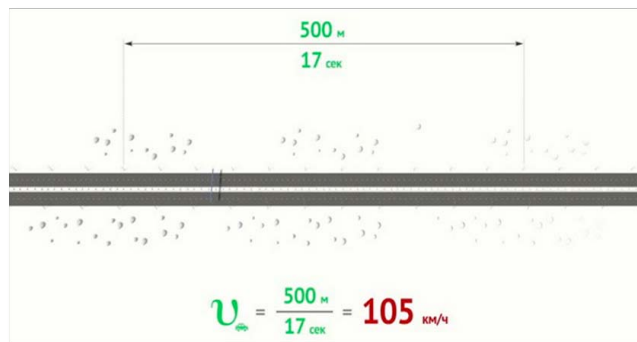
Вместе с тем, используемые в настоящее время системы автоматической фиксации имеют один общий недостаток - контроль ограниченного участка дорожной сети.

Свою рентабельность для принуждения соблюдать ограничения скорости доказали системы секционного контроля – контроль средней скорости на определенном отрезке дороги (более протяженном). Несмотря на свою эффективность и целесообразность, эти системы до настоящего времени в Казахстане не применяются.

Например, в России функционирует система «Автодория», которая представляет собой аппаратно-программный комплекс, предназначенный для измерений скорости движения транспортных средств путем вычисления времени, за которое они преодолели расстояние между установленными вдоль дороги регистраторами.

Таким образом, система «Автодория» решает задачу контроля за соблюдением установленной скорости движения транспортного средства на протяженных участках дорог и побуждает водителей следить за скоростью своего автомобиля на всем пути следования, штрафуя нарушителей.

Принцип работы секционного контроля скорости [8]



Расстояние между точками контроля (камерами) делится на время его проезда автомобилем, на основании чего высчитывается средняя скорость движения машины.

«Автодория» – это первая в России система измерения скорости движения транспортных средств на протяженных участках автодорог (от 500 м до 10 км). Таким образом, расширяя зону контроля и покрывая значительные участки дорог, «Автодория» не оставляет нарушителю ни единого шанса уйти от ответственности [9].

Важной составляющей комплекса «Автодория» является использование ГЛОНАСС/GPS приемника, который предоставляет данные о месте фиксации автомобиля и сигналы точного времени, по которому синхронизируются все регистраторы.

Необходимо отметить, что административная ответственность за превышение скорости по действующей редакции КоАП РК наступает при превышении максимально допустимого предела скорости не менее чем на 10 км/ч. Таким образом, при ограничении скорости в населенных пунктах в 60 км/ч законодатель допускает движение транспортных средств со скоростью 69 км/ч.

Полагаем, что такое отношение самого государства к скоростному режиму не способствует повышению дисциплинированности водителей. Только в том случае, если любое превышение скорости будет получать ответную реакцию в виде привлечения к административной ответственности, отношение к обязательности соблюдения скоростного режима может измениться.

В качестве меры взыскания за такое правонарушение можно предусмотреть вынесение предупреждения, не требующее составления протокола. В любом случае временные потери, связанные с остановкой транспортного средства, проверкой документов и т.д., сведут на нет предполагаемую водителем экономию времени от превышения скорости.

Другой не менее существенной причиной ДТП с тяжкими последствиями является выезд на «встречную полосу». Несмотря на ужесточение административной ответственности за данное правонарушение вплоть до лишения права управления на 1 год, водители по-прежнему рискуют жизнью и подвергают риску других участников движения. От лобовых столкновений погибает примерно четверть из общего количества пострадавших в ДТП.

Практика показывает, что при столкновении движущихся навстречу друг другу транспортных средств возникают наиболее тяжкие последствия. Анализ причин возникновения столкновений транспортных средств показал, что каждый 10-й случай происходит при обгоне впереди идущего транспортного средства, каждый 12-й – при объезде стоящего автомобиля или другого препятствия, а каждый 3-й случай – при движении транспортного средства в крайнем левом ряду.

Основными причинами столкновений транспортных средств являются неправильный расчет при объезде и обгоне транспортных средств, выезд на встречную полосу дороги при движении в крайнем левом ряду, самонадеянность водителей. Одной из причин столкновения транспортных средств является также отсутствие на ровных, прямых участках дорог осевой линии, ориентируясь по которой водитель не выезжает на полосу встречного движения.



Последствия лобового столкновения усугубляются, если пассажиры транспортного средства не пользуются ремнями безопасности. Научными исследованиями установлено, что при лобовом столкновении, например, на скорости 80 км/ч через 0,05 сек. после удара на водителя и пассажиров действует сила инерции примерно в 4000 кг. Одна из дорожных лабораторий Лондона исследовала около 600 случаев столкновения и опрокидывания автомобилей. Из 837 водителей и пассажиров этих автомобилей 552 остались невредимыми благодаря ремням безопасности. А из 218 тяжелораненых 180 не пользовались ремнями безопасности. По данным анализа 28000 ДТП в Швеции, ремни безопасности снижают ранения от органов управления автомобилем на 36 %, от ветрового стекла – на 63 %, от низа щитка приборов – на 53 %, крыши – на 79 %. Исследования в Финляндии показали, что каждый третий погибший при ДТП мог быть спасен, если бы пользовался ремнями безопасности. Таким образом, за 70 % спасенных жизней в авариях человечество обязано именно ремням безопасности.

Применение ремня безопасности уменьшает риск гибели водителя при лобовом столкновении в 2,3 раза, при боковом — в 1,8 раза, при опрокидывании — в 5 раз.

Необходимо отметить, что правовая статистика не содержит сведений о количестве выявленных фактов неиспользования ремней безопасности как отдельного вида административного правонарушения.

Правонарушители привлекаются по ч.1 ст. 593 нового КоАП РК (ч.1 ст. 463 старого КоАП РК) за несоблюдение правил остановок маршрутных транспортных средств, движения в жилых зонах, перевозки пассажиров и грузов, пользования ремнями безопасности при движении на



транспортных средствах, оборудованных ими, мотошлемами при управлении мотоциклами и перевозке на них пассажиров, буксировки транспортных средств, пользования осветительными приборами в темное время суток или в условиях недостаточной видимости.



Поэтому точно отследить влияние профилактики и пропаганды на водителей и пассажиров отдельно по данному направлению в настоящее время затруднительно.

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Несмотря на небольшую по сравнению с другими причинами ДТП долю (менее 10%), управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является наиболее опасным правонарушением и влечет суровое наказание.

Алкогольное опьянение является значимой причиной возникновения ДТП [10]. Согласно данным специально проведенных исследований, коэффициент тяжести ДТП тем выше, чем больше степень алкогольного опьянения. Так, при алкогольном опьянении средней степени ранение людей происходит чаще в 1,2 раза, а гибель в 1,8 раза по сравнению с алкогольным опьянением легкой степени [11].

Меры, направленные на ужесточение ответственности за употребление алкоголя водителями, способствуют снижению тяжести последствий дорожно-транспортного травматизма. С.С. Сошников изучал проблему алкогольного фактора в формировании потерь здоровья населения в результате дорожно-транспортных происшествий (на примере г. Москвы).

Автором найдены следующие корреляционные связи: самой сильной оказалась корреляционная связь «ДТП, тяжелые последствия ДТП – контингент больных алкоголизмом», «ДТП, тяжелые последствия ДТП – заболеваемость алкоголизмом» и «ДТП, тяжелые последствия ДТП – число легковых автомобилей».



Вместе с тем ужесточение санкций не оправдывает всех ожиданий - количество фактов управления транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения не снижается, а в некоторых регионах даже увеличивается. И то, что не все «пьяные» водители попали в ДТП - счастливое стечение обстоятельств.



Приведенные статистические данные – только выявленные сотрудниками полиции факты. Сколько в действительности на дороге нетрезвых водителей подсчитать невозможно.

В качестве причины, кроме отсутствия должной профилактики, можно назвать равнодушное отношение общества к нетрезвым водителям. Из новостных лент и полицейских сводок можно видеть, что даже близкие родственники не останавливают таких людей.

В качестве примера можно привести ДТП в городе Алматы. 10 апреля 2016 года автомобиль Honda с киргизскими номерами двигался на высокой скорости вверх по ул. Саина. На мокрой дороге машину занесло и она на полной скорости левым боком влетела в бетонный столб. Удар пришелся на беременную пассажирку автотранспорта – жену водителя, которая, не приходя в сознание, скончалась на месте ДТП. По словам очевидцев, водитель автомобиля Honda, который отделался переломом ноги, был пьян [12].

Ответственность за вождение автотранспортом в нетрезвом виде в Казахстане была усилена. Теперь за вождение в нетрезвом виде водителей лишают права управления транспортными средствами как минимум на три года.

Правонарушения, когда водители, будучи лишенными водительских прав, вновь садились за руль автомобиля в состоянии алкогольного опьянения, с 1 января 2015 года переведены в разряд уголовных проступков. Ответственность наступает по статье 346 Уголовного кодекса Республики Казахстан, с установлением максимального наказания в виде ареста на срок до 90 суток с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью сроком на три года.

Первоначально в «старом» Кодексе об административных правонарушениях Республики Казахстан от 30 января 2001 года в качестве меры наказания за управление автомобилем в нетрезвом виде всего лишь налагался штраф до 15 месячных расчетных показателей либо в качестве альтернативной меры наказания предусматривалось лишение водительских прав сроком до 1 года.

В последующем в этот кодекс вносились изменения, ужесточающие наказание за данное правонарушение, в результате чего взыскание в виде штрафа за такие правонарушения было полностью исключено из санкций, а срок лишения прав увеличен, как уже отмечено, до 3 лет. Принятие дополнительных мер по ужесточению санкций за данные правонарушения позволит снизить количество нетрезвых водителей на дорогах, что соответственно приведет и к снижению дорожно-транспортных происшествий.

В Соединенных Штатах Америки (далее – США) захмелевшего водителя могут оштрафовать на 10 тыс. долларов, причем дальнбойщика лишат прав пожизненно. В Японии штрафуют не только пьяного водителя, но и пассажиров, которые согласились с ним ехать. Доходит до того, что даже если трезвый человек сел в пассажирский автобус с пьяным шофером, то все равно получит штраф. В Испании и Финляндии, выпив за рулем, и вовсе можно «припарковаться» в тюрьме: на 2 и 4 года соответственно. За одного погибшего в ДТП у нас в стране дают до 5 лет лишения свободы, за несколько отобранных жизней – максимум 7 лет. В России пьяный убийца может получить до 9 лет. Во Франции штраф – 150 тысяч евро и 10 лет тюрьмы. Столько же дадут и в США. В Украине законодательство еще жестче: за совершенное по вине нетрезвого водителя ДТП, ему могут назначить наказание до 15 лет лишения свободы. В Китае пить за ру-



лем почти никто не рискует – это чревато высшей мерой наказания: спровоцировавшего аварию могут расстрелять. Законодательство Таиланда также предусматривает смертную казнь [13]

В большинстве зарубежных стран управление транспортным средством под воздействием алкоголя не запрещается. Ограничивается лишь количественный уровень или степень концентрации алкоголя в крови водителя. Установлено, что, начиная с содержания алкоголя в крови 1,50 г/л, нарушения моторных, сенсорных способностей идут примерно параллельно с повышением уровня алкоголя независимо от степени привыкания к алкоголю и ряда внешних и внутренних причин.

Вместе с тем, не все механизмы из зарубежного опыта можно применить у нас. Так, полагаем, что управление транспортным средством водителем с определенным количеством алкоголя в крови сегодня вряд ли допустимо.

Казахстан, по данным британской компании International Wine & Spirit Research, оказался на 7-м месте по потреблению водки в мире. Всего в 2012 году жители планеты употребили 4,44 миллиарда литров водки. В Казахстане этот объем составил почти 0,1 миллиарда литров. При этом на каждого жителя страны пришлось по 5,9 литра водки. В целом по уровню употреблению алкоголя по данным Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ) за 2014 г. Казахстан занимает 34 позицию – 10,96 литров в год

В этой связи государством принимаются различные меры по снижению общей алкоголизации населения, в том числе путем ограничения продажи алкоголя, как по возрасту, так и по времени суток.

Ну и наконец, нельзя обойтись и без надлежащей организации контроля на дорогах. Наибольшую эффективность показал сплошной контроль с привлечением медицинских работников. Этот опыт успешно используется в ряде зарубежных стран. Бригада полицейских перекрывает движение на дороге, в течение 30 секунд сотрудник беседует с каждым водителем. При подозрении на употребление алкоголя автомобиль направляется на обочину или съезд, где водителя проверяют на алкотестере или в специальной передвижной медицинской лаборатории. Конечно, у полицейских не всегда есть возможность проверить каждого водителя — в будний день такая практика приведет к многокилометровым пробкам. В этом случае производится своего рода выборка водителей для проверки. Ее порядок определяется заранее. Например, полицейские на посту получают задание проверять каждого пятого или каждого десятого водителя.

В некоторых странах подобные операции называют выборочным контролем. В США такие посты массовой проверки водителей работают в одном месте в течение нескольких часов, с перерывами на пять-десять минут для пропуска автомобилей, если начинает образовываться затор. В европейских странах, как правило, время работы полицейских на посту — 30-35 минут, после чего бригада перемещается на другую точку [14].

Данная работа широко освещается в средствах массовой информации. Это работает как профилактическая мера, так как осознание водителями опасности быть задержанными полицией признается за рубежом самым эффективным способом удержать их от нахождения за рулем в нетрезвом состоянии.

Кроме того, имеются вопросы законодательного характера и по смежным правонарушениям. На наш взгляд, необходимо доработать и норму, предусматривающую ответственность за отказ от освидетельствования на состояние опьянения. Согласно существующей редакции ч.1 ст. 608 КоАП РК, за вождение в нетрезвом виде водители лишаются права управления на 3 года, а за отказ от освидетельствования только на 2 (ч.4 ст. 613 КоАП РК).

Таким образом, современная наука и международный опыт предоставляют широкий выбор различных инструментов для профилактики правонарушений на транспорте. Многие из них не требуют внесения изменений в действующее законодательство. При этом нельзя сказать, что государство не предпринимает мер по обеспечению профилактики правонарушений, однако отдельные проблемы существуют и многие из них были обнажены в ходе исследования, проведенного совместно с Академией правоохранительных органов. Основной постулат, из которого необходимо исходить всем заинтересованным органам – это недопустимость восприятия гибели и инвалидизации сограждан от ДТП как естественного явления.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Материалы сайта www.allinsurance.kz/index.php?option=com_content&view...evropa-i.
2. Междисциплинарная рабочая группа по механике ДТП (1986); Вальц и др. (1983) и Министерство транспорта Швеции (2002).
3. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / Пер. с англ. – М.: Издательство «Весь Мир» / 2004.
4. Резюме результатов, полученных по докладу Совместного центра транспортных исследований ОЭСР/ЕКМТ «Управление скоростью».
5. Исследование совместного центра транспортных исследований ОЭСР и ЕКМТ, 2004 г.
6. Амбарцумян В.В. Современная концепция дорожной безопасности Лос-Анжелес, 2008.
7. По данным Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан.
8. «Как обойти комплекс фиксации средней скорости» http://www.autodela.ru/main/top/review/srednay_skorost.
9. Материалы сайта <https://www.drive2.ru/l/5212846/>
10. Сошников С.С. Роль алкогольного фактора в формировании потерь здоровья населения в результате дорожно-транспортных происшествий (на примере Москвы): Автореф. дисс.... канд.мед.наук– 2008. – с. 26.
11. Дорожно-транспортный травматизм. Часть 2: факторы риска и меры профилактики (Литературный обзор) date: 26-11-2014 Author(s): А.О. Мысаев, К.Е. Сеилханов, Д.М. Дюсенбаев, Т.Ж. Амренов, С.С. Мусатаев, А.О. Мысаев, Государственный медицинский университет города Семей, Больница скорой медицинской помощи. Травматологический пункт, г. Семей Поликлиника №1 смешанного типа, г. Семей <http://sanator.ssmu.kz/index.php?statja=1487&lang=en>.
12. «В ДТП погибла беременная женщина» <http://www.zakon.kz/4785925-v-almaty-v-dtp-pogibla-beremennaja.html>.
13. Материалы сайта http://ont.by/news/our_news/0080079page=5657.
14. Материалы сайта forum.crvclub.ru/index.php?topic=77337.295;wap2.

