

Панарин Артем Сергеевич

ФГБОУ ВО Уральский государственный юридический университет

имени В.Ф. Яковлева

Студент 2 курса

Административно-правовые механизмы снижения смертности на дорогах

Аннотация: в работе проводится сравнение отдельных аспектов законодательства России и стран Европы в области безопасности дорожного движения, на основе результатов сравнительной характеристики делается вывод о причинах неутешительной статистики смертности на дорогах Российской Федерации, а также предлагаются пути решения указанной проблемы административно-правовыми методами.

Ключевые слова: автомобилизация, максимально разрешенная скорость, нештрафуемый порог, штрафы за превышение скорости, смертность, безопасность на дорогах.

Panarin Artem Sergeevich

Ural State Law University

named after V.F. Yakovlev

2nd year student

Administrative and legal mechanisms to reduce road deaths

Abstract: the paper compares certain aspects of the legislation of Russia and European countries in the field of road safety, based on the results of the comparative characteristics, a conclusion is made about the causes of disappointing mortality statistics on the roads of the Russian Federation, and also suggests ways to solve this problem by administrative and legal methods.

Key words: motorization, maximum permitted speed, non-penalized threshold, fines for speeding, mortality, road safety.

По данным аналитического агентства «Автостат» на 1 января 2022 года в России на 1000 человек приходится 318 легковых автомобилей[1]. Это говорит о процессе автомобилизации, который является составной частью прогресса общества. Автомобильный транспорт играет большую роль в удовлетворении не только экономических, но и социальных потребностей населения [2; С.3].

Однако крайне высоким остается показатель смертности на дорогах. Так, по словам первого замглавы МВД Александра Горового, количество погибших в ДТП в 2020 году составляло 10,9 человек на 100 тысяч населения[4]. Тогда как в Швеции указанный показатель в 2019 году составлял всего 3 человека на 100 000 населения[3;С.22]. Таким образом, в России, по официальным данным, показатели смертности на дорогах выше более чем в три раза в сравнении со Швецией, даже учитывая, что необходимость пользоваться транспортом в 2020 году упала по сравнению с 2019 из-за пандемии. Представленные статистические данные демонстрируют необходимость реформирования законодательства в области безопасности дорожного движения.

Во-первых, одной из главных причин высокого уровня смертности на дорогах является слишком высокий нештрафуемый порог превышения скорости. В соответствии со п.10.2. Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 №1090, максимально разрешенная скорость движения в населенных пунктах составляет 60 км/ч, а в жилых зонах-20 км/ч, а вне населенных пунктов, как гласит п.10.3. ПДД РФ, для транспортных средств менее 3,5 тонн-90 км/ч, на автомагистралях-110 км/ч[5]. В то же время в ч.2 ст.12.9 КоАП РФ административная ответственность установлена за превышение максимально разрешенной скорости движения транспортного средства на величину более 20

км/ч, то есть превышение до 20 км/ч – нештрафуемый порог[6; ст.12.9]. Это положение российского законодательства тоже стоит сравнить с зарубежным. Так, в Швеции превышения скорости, за которое нарушитель не подлежит наказанию, нет, штрафы начинаются с превышения скорости даже на 1 км/ч[7]. В Германии нештрафуемый порог составляет он 3 км/ч, что тоже гораздо меньше российского в 20 км/ч[8]. Стоит отметить, что, согласно ранее упомянутому докладу ВОЗ, смертность на дорогах в Германии в 2019 году составила около 4 человек, что так же гораздо ниже российской в 2020[3;С.22].

Таким образом, можно выявить одну из главных причин, из-за которой в РФ выше показатель смертности на дорогах, чем в развитых европейских странах, - слишком большой нештрафуемый порог скорости, который необходимо уменьшать для спасения человеческих жизней и здоровья. Представляется, что можно сделать это путем закрепления в ст. 12.9 КоАП РФ в качестве правонарушения деяние, выражающееся в превышении скорости более 3 км/ч, но не более 20 км/ч сверх установленного предела (ввести в виде погрешности при техническом измерении скорости).

Во-вторых, большая разрешенная скорость - составляет 60 км/ч в населенных пунктах. В то же время в Швеции действует режим низких скоростей: 50 км/ч и в некоторых местах 30 км/ч[9;С.145]. Необходимо учитывать, что в нашей стране, помимо высокой разрешенной скорости, действует еще и нештрафуемый порог, из-за чего водитель может ехать в городе со скоростью 79 км/ч и не быть оштрафованным, то есть по факту разница между максимально разрешенной скоростью в РФ и Швеции составляет почти 30 км/ч. Если учесть данные обстоятельства в совокупности, то можно прийти к выводу о наличии еще одной причины высокой смертности на дорогах в РФ, о которой говорят официальные лица. Представляется, что максимальную разрешенную скорость в РФ так же следует снизить до 50 км/ч.

В-третьих, незначительные штрафы за превышение скорости. В соответствии с ч.2 ст.12.9 КоАП РФ штраф за превышение скорости более 20

км/ч, но не более 40 составляет 500 рублей[6;ст.12.9]. То есть водитель может ехать в населенном пункте со скоростью, близкой к 100 км/ч, и быть при этом оштрафованным всего на 500 рублей без каких-либо еще негативных правовых последствий. В то же время в Швеции штраф за превышение скорости от 1 до 10 км/ч составляет 2000 шведский крон, а при превышении от 10 до 15 км/ч- 2400 шведских крон[7], что в перерасчете на рубли с учетом нынешнего курса равняется 14160 и 16990 рублям соответственно. Даже принимая во внимание тот факт, что в Швеции выше заработные платы, суммы получаются несравнимые. Все это в совокупности с правосознанием российских граждан приводит к тому, что отдельные россияне начинают воспринимать штраф не как меру наказания за то, что они нарушили закон и тем самым провинились перед обществом, а как «налог на скорость».

В связи с изложенной выше третьей причиной высокой смертности можно сделать следующее предложение по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения: увеличить штрафы за превышение скорости в несколько раз, чтобы повысить заинтересованность водителей в соблюдении скоростного режима.

В заключение следует отметить, что рассмотренные проблемы и пути их решения не являются исчерпывающими на пути к снижению смертности на дорогах РФ до уровня Европейских стран, однако реформирование законодательства позволит подготовить правовую базу для обеспечения повышения безопасности на дорогах и, соответственно, снижения смертности.

Список использованной литературы

- 1) В России на 1000 жителей приходится 318 легковых автомобилей // Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс], URL: <https://www.autostat.ru/news/51098/> (Дата обращения: 09.02.2023)

2) Росинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): // Москва, Академия Министерства Внутренних Дел, 1993, с.3.

3) Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019 // URL: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/333758/9789285055154-rus.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата обращения: 16.02.2023)

4) В России число погибших в ДТП на дорогах снизилось на 13% за первые пять месяцев 2021 года // Информационное агентство ТАСС [Электронный ресурс], URL: <https://tass.ru/obschestvo/11932109> (дата обращения: 16.02.2023)

5) Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) "О Правилах дорожного движения" // Консультант Плюс [Электронный ресурс], URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 18.02.2023)

6) Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ // Консультант Плюс [Электронный ресурс], URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/85ebd6cb5138b31da96b1488716a764c41d50496/ (дата обращения: 18.02.2023)

7) Штрафы на нарушения правил // Korkort.ru [Электронный ресурс], URL: <https://korkort.ru/theory/shtrafy-za-narusheniya-pravil/#> (дата обращения: 18.02.2023)

8) Емельянов Е.Г. Тревожная статистика (снижение количества ДТП на примере дорог Швеции) // Инженерные и социальные системы: Сборник научных трудов института архитектуры, строительства и транспорта ИВГПУ Том. Выпуск 4, с.145