

УДК 342.9

К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сычев М.Е.

преподаватель кафедры специальных дисциплин

Дальневосточный юридический институт МВД России,

Россия, Хабаровск

Аннотация

Предметом исследования являются: нормативные правовые акты, регулирующие отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Цель настоящего исследования заключается в том, чтобы на основе анализа нормативных правовых актов и официальных статистических данных сделать вывод об эффективности предпринимаемых мер органами государственной власти, в части обеспечения безопасности дорожного движения.

В ходе исследования определено что, несмотря на высокие результаты и позитивную динамику, для достижения уровня развитых стран в области обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо продолжать работу в данном направлении.

Ключевые слова: аварийность, дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения, транспортное средство, целевая программа.

ON THE ISSUE OF ROAD SAFETY

Sychev M.E.

Lecturer, Department of Special Disciplines

Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,

Russia, Khabarovsk

Annotation

The subject of the study are: regulatory legal acts regulating relations in the field of road safety.

The purpose of this study is to draw a conclusion on the basis of the analysis of regulatory legal acts and official statistical data on the effectiveness of measures taken by public authorities in terms of ensuring road safety.

The study determined that, despite the good results and positive dynamics, in order to achieve the level of developed countries in the field of road safety, it is necessary to continue work in this direction.

Key words: accident rate, traffic accident, road safety, vehicle, target program.

Аварийность на автомобильных дорогах остается острой проблемой Российского общества и наносит ему колоссальный материальный и моральный ущерб. По причине дорожно-транспортных происшествий гибнут люди, трудоспособные граждане остаются инвалидами, выбывая из сферы занятости, гибнут или остаются инвалидами дети. За 2018 год на территории Российской Федерации по причине дорожно-транспортных происшествий погибло свыше 18 тысяч человек, из них более 850 являются детьми. Ранения различной степени тяжести получили более 214 тысяч человек.

Вопрос безопасности дорожного движения направлен не только для решения задач обеспечения личной безопасности граждан, но и для решения вопросов касающихся демографического положения в стране, социальных, экономических вопросов, вопросов улучшения качества жизни населения, а также благоприятствует развитию регионов Российской Федерации.

В 2006 г. Постановлением Правительства Российской Федерации была принята Федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения на период с 2006 г. по 2012 г. Основной причиной принятия стала статистика, показывающая отрицательную динамику

ситуации, связанную с аварийностью на автомобильных дорогах в период с 2001 г. по 2004 г. За указанный период рост дорожно-транспортных происшествий составил 3,6 процента. Рост погибших и получивших ранения составил 2,7 и 4,5 процента, соответственно. Только в 2004 году ущерб нанесенный экономике страны по причине дорожно-транспортных происшествий, составил более 220 млрд. рублей.[1]

Основными причинами такого роста аварийности были названы: приоритет автомобильного транспорта у граждан относительно общественного; увеличивающаяся мобильность населения страны; не отвечающая требованиям улично-дорожная сеть, которая не была рассчитана на рост автомобилизации того времени. К 2004 году количество автомобилей на 1 тысячу жителей стал превышать 200 автомобилей, в то время как имеющаяся на тот период инфраструктура предполагала до 100 автомобилей на 1 тысячу жителей.

Основной целью программы стало сокращение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. К 2012 году планировалось данный показатель сократить в полтора раза, относительно числа погибших в 2004 году, а достижение этой цели позволило бы приблизиться к показателям стран с развитой автомобилизацией.

Реализацию программы предполагалось осуществить в два этапа. Первый этап затрагивал период с 2006 г. по 2007 г. и касался проведения первоочередных мероприятий, таких как профилактика и пропаганда безопасности дорожного движения, усовершенствование подготовки водителей транспортных средств и экзаменационной деятельности ГИБДД, создания единой базы данных по учету водителей и административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, улучшение технического обеспечения и др. Второй этап рассчитывался на 2008 г. – 2012

г. и предполагал дальнейшее улучшение улично-дорожной сети, дальнейшую разработку технических средств и оснащение ими ГИБДД и т.д.[1]

Таким образом, можно заключить, что в 2004 году по причине дорожно-транспортных происшествий погибло 34506 человек. В 2012 г. этот показатель составил 27991, что говорит о значительном улучшении ситуации с аварийностью, однако запланированного уменьшения в 1,5 раза, он не достиг. Ситуация на дорогах Российской Федерации в 2012 г. все еще оставалась не безопасной и тревожной. Например, на дорогах некоторых развитых стран, где автомобилизация почти в 2 раза превышает российскую, гибнет в 2 раза меньше людей. А в сравнении с Нидерландами, на 100 тысяч человек, на территории нашей страны гибнет в 5 раз больше.[3]

По данному вопросу, в марте 2014 года Министр внутренних дел России, генерал полиции В.А. Колокольцев на расширенном заседании коллегии МВД РФ обратил внимание на то, что одной из важнейших задач органов внутренних дел является обеспечение безопасности дорожного движения. Он подчеркнул: «Аварийность на дорогах остается недопустимо высокой, хотя итоги прошлого года показывают, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях снизилось. Главное, сохранить эту положительную тенденцию и приложить максимум усилий, чтобы развить ее в будущем».[4,5]

В 2013 году Постановлением Правительства РФ была принята вторая целевая программа повышения безопасности дорожного движения на период с 2013 г. по 2020 г. Основной ее целью, как и первой, является решение вопроса о снижении смертности граждан на дорогах страны на 8 тысяч человек (28,82 процента) по отношению к показателям 2012 года. Вторая программа аналогично первой предполагает реализацию в два этапа, с 2013-2015 гг. и 2016-2020 гг.

На первом этапе целевой программы запланировано сократить влияние причин дорожно-транспортных происшествий, а также факторов препятствующих качественному и своевременному оказанию медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий. Кроме того в рамках первого этапа программы запланировано обратить внимание общества и изменить его отношение к проблемам безопасности дорожного движения. По прошествии первого этапа, программой намечено подведение итогов и анализ результатов для внесения возможных корректировок.[2]

Согласно официальной статистике в 2015 г. на дорогах России погибло 23114 человек, 2016 г. – 20308, 2017 г. – 19088, 2018 г. – 18214. Таким образом, учитывая, что в 2012 г. этот показатель составил 27991 человек, то наблюдаются не только позитивные изменения касающиеся числа погибших, но и то, что еще в 2017 году достигнута поставленная цель о сокращении числа погибших на 8000. Кроме того наблюдается сокращения как общего количества дорожно-транспортных происшествий, так и количество получивших ранения. Если к концу первой целевой программы данные показатели составляли 203597 дорожно-транспортных происшествий и 258618 лиц получивших в них ранения, то в 2018 году данные показатели составили 168099 и 214853 соответственно.[3]

Подводя итог анализа, можно сделать вывод о том, что обе целевые программы позволили обрести действительно положительный опыт в вопросах аварийности на территории Российской Федерации. Работа, проделанная государственными органами по повышению безопасности дорожного движения, является обоснованной и актуальной. Кроме того считаем, что необходимо продолжать работу в данном направлении основной целью которой должна стать дальнейшая минимизация рассмотренных статистических показателей.

Для эффективного решения вопросов аварийности на дорогах страны, а также для достижения показателей развитых стран, следует усиленно продолжать работу по таким направлениям как: улучшение и развитие улично-дорожной сети; разработка различных технических средств и оснащение ими Госавтоинспекции; пропаганда безопасности дорожного движения; работа с детьми по поведению на дорогах; повышение культуры вождения участников дорожного движения; повышение уровня оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий; повышения уровня подготовки водителей, а также требований к организациям осуществляемым такую подготовку.

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 (ред. от 22.11.2012) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» // «Собрание законодательства РФ». 27.02.2006. № 9. ст. 1020.

2. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 13.12.2017) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 14.10.2013. № 41. ст. 5183.

3. Показатели состояния безопасности дорожного движения <http://www.stat.gibdd.ru> (25.10.2019)

4. Выступление Министра внутренних дел РФ на расширенном заседании коллегии МВД РФ <http://www.pda.mvd.ru/> (дата выступления: март 2014).

5. Марина М.П. К вопросу об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности //Административное и муниципальное право. – 2018. - N 9.

Оригинальность 82%