

ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА ПОТЕРПЕВШЕЙ СТОРОНЫ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

М. В. СМОЛЬНИКОВ¹, канд. техн. наук
С. А. ПЛОТНИКОВ¹, д-р техн. наук, профессор
Д. Г. СЕРГЕЕВ¹, канд. техн. наук, доцент
В. Л. ШТИН², председатель

¹Вятский государственный университет,

²Кировская региональная организация «Всероссийское общество автомобилистов»,
Киров, Российская Федерация

Введение. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) наносят значительный ущерб для национальной экономики [1–3].

В Российской Федерации в течение последних 9 лет продолжается снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности [3]. В 2021 г. на улицах и дорогах страны зарегистрировано 133331 (–3,1 %) ДТП, в котором погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 14874 (–5,8 %) человека и получили ранения 167856 (–4,2 %). Несмотря на позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (9,5 %) ДТП приводит к смертельному исходу (12 653). В нескольких субъектах Российской Федерации одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и раненых, в частности в Республике Башкортостан и Костромской области. Острой проблемой остается совершение ДТП, лицами в состоянии опьянения и при отсутствии права управления ТС, скрывшиеся с места ДТП.

Основная часть. Анализ структуры, причин и условий дорожно-транспортной аварийности на основе абсолютных и относительных показателей является основой для формирования и проведения единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, определения приоритетных направлений деятельности в этой области, а также разработки мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортного травматизма и сокращение потерь от аварийности на автомобильном транспорте.

В Вятском государственном университете (ВятГУ) в сотрудничестве с Всероссийским обществом автомобилистов (ВОА) длительное время проводятся исследования и анализ совершения ДТП [1, 5, 6].

В 2021 г. с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками произошло каждое восьмое (11,8 %, или 15719) ДТП (в 2020 г. – 13,5 %). В данных происшествиях погибли 3866 и ранены 20796 человек [3].

Среди нарушений ПДД, которые не являлись непосредственной причиной совершения ДТП, но устанавливались по их факту, значительную долю составляют следующие: несоблюдение требований ОСАГО (34,5 % ДТП), управление ТС при отсутствии права управления (32,9 %), нарушение правил применения ремней безопасности.

Необходимо отметить происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения, у которых отсутствовало право управления ТС. Совершено 5174 таких ДТП, что составляет почти треть (32,9 %) от общего количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения. Более трети (38,1 %) совершивших ДТП водителей, не имевших права управления ТС, составляют лица с признаками опьянения.

Особого внимания заслуживают происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения, лишенных права управления ТС. Произошло 1087 таких ДТП, что составляет 6,9 % от общего количества происшествий с участием водителей с признаками опьянения. В этих происшествиях погибли 267 человек. Среди всех ДТП с участием водителей, лишенных права управления, факты управления ТС водителем с признаками опьянения составили почти половину (49,8 %).

В течение года наибольшие значения показателей аварийности с участием водителей, имеющих признаки опьянения, фиксируются в летний период. Пиковые значения количества ДТП (1936), числа погибших (525) и раненых (2534) приходятся на август.

Большинство (81 %) участвовавших в ДТП водителей с признаками опьянения имели среднее или среднее специальное образование. В долевым выражении водители с признаками опьянения преобладают среди лиц с неполным средним образованием.

Почти в трех четвертях (74 %) ДТП с участием водителей с признаками опьянения они ранее привлекались к административной ответственности за нарушение ПДД. Среди всех ДТП с участием водителей, ранее лишенных права управления ТС, 40,9 % имели признаки опьянения, а среди ранее привлекавшийся к уголовной ответственности факты управления ТС с признаками опьянения устанавливались в 43,8 %.

Почти половина (46,8 %) водителей с признаками опьянения, участвовавших в ДТП, официально не работали. Более пятой части (21 %) составляют работники непродуцированной сферы (торговли,

услуг). В долевым выражении среди водителей конкретной социальной группы преобладают работники производственной сферы (сельское хозяйство, строительство и т. п.), участвовавшие в ДТП с признаками опьянения.

По вине водителей, не имеющих права управления ТС, совершено 9183 ДТП, что составляет 7,9 % от всех ДТП по вине водителей. Доля погибших, приходящаяся на такие ДТП, в полтора раза выше (11,7 %, или 1444). Всего с участием водителей, не имеющих права управления ТС, в 2021 г. произошло 11467 ДТП.

Водителями, лишенными права управления, совершено 1840 ДТП, или 1,6 % от всех происшествий по вине водителей. Доля погибших, приходящаяся на такие ДТП, в два раза выше и составляет 3 % (366). Всего с участием водителей, лишенных права управления ТС, произошло 2184 ДТП. Наибольший показатель тяжести последствий зафиксирован в ДТП по вине водителей, лишенных (12,7) и не имеющих права управления ТС (11). Среди ДТП, совершенных лицами, имеющими право управления ТС, наибольшую тяжесть последствий имеют ДТП, произошедшие по вине водителей со стажем управления 15 лет и более.

Согласно анализу данных, имеем следующие отягчающие обстоятельства ДТП:

- с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками произошло каждое восьмое (11,8 %) ДТП;
- несоблюдение водителями требований иметь полис ОСАГО и это в каждом 3 ДТП (34,5 %);
- управление ТС при отсутствии права управления (32,9 % ДТП);
- 74 % ДТП с участием водителей с признаками опьянения, которые ранее привлекались к административной ответственности за нарушение ПДД;
- почти половина (46,8 %) водителей с признаками опьянения, участвовавших в ДТП, официально не работали.

При сложении всех обстоятельств, потерпевший в данных ДТП имеет крайне низкую возможность возмещения нанесенного ему морального и материального ущерба. Предусмотренные законодательством РФ в данном направлении механизмы урегулирования убытков зачастую не приносящие реальной эффективности. Пример: у виновной стороны нет водительского удостоверения соответственно лишить его нечего; далее нет полиса ОСАГО – значит возмещение урегулиру-

ется по суду, однако половина виновников ДТП не имеют официальной работы.

Заключение. В Российской Федерации ежедневно строятся новые современные дороги с улучшенной дорожной инфраструктурой, а также обновляются уже имеющиеся дорожные системы [7]. Принимаются ужесточения в наказании за совершения нарушения ПДД. Тем самым снижается напряженность транспортно-уличной сети, соответственно травматизм и смертность на дорогах.

Однако назревает острая необходимость пересмотреть на законодательном уровне отдельные позиции:

- ужесточение наказания для водителей ТС за отсутствие полиса ОСАГО;
- введение обязательных работ для виновных в ДТП, которые не имеют возможность выплачивать ущерб;
- при умышленном оставлении места ДТП приравнять виновника к лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Анализ правил дорожного движения Российской Федерации / С. А. Плотников [и др.] // Будущее технической науки. – Нижний Новгород, 2022. – С. 24–27.
2. Босак, В. Н. Безопасность жизнедеятельности человека / В. Н. Босак. – Старый Оскол: ТНТ, 2022. – 356 с.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. – Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – 126 с.
4. О правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020).
5. Смольников, М. В. Анализ БДД на транспорте Российской Федерации на примере автошкол / М. В. Смольников, С. А. Плотников, Д. Г. Сергеев // Инновационные решения в технологиях и механизации сельскохозяйственного производства. – Горки: БГСХА, 2022. – Вып. 7. – С. 230–233.
6. Смольников, М. В. Обеспечение безопасности дорожного движения на транспорте в Российской Федерации / М. В. Смольников, Д. Г. Сергеев // Инновационные решения в технологиях и механизации сельскохозяйственного производства. – Горки: БГСХА, 2021. – Вып. 6. – С. 251–255.
7. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р.

Аннотация. Проведен анализ дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации; предложены мероприятия по их снижению.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения.