

**ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY
AND SECURITY**

Научная статья
УДК 656.13

Анализ дорожно-транспортной аварийности как метод оценки безопасности дорожного движения

Малёшина Людмила Михайловна,
кандидат технических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. Данные о дорожно-транспортной аварийности являются основой для мониторинга прогресса и оценки эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения. В статье проанализированы ключевые показатели аварийности на российских дорогах за пятилетний период с 2019 по 2023 г.: количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с пострадавшими, общее количество людей, погибших и раненых в ДТП, социальный риск и тяжесть последствий. Установлено, что главной причиной ДТП на дорогах страны является нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения (ПДД). В статье рассмотрены законодательные инициативы Правительства РФ по увеличению штрафов за нарушения ПДД в 2025 г. Представлена ежегодно возрастающая динамика ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ), в том числе со смертельными случаями. Выполнен обзор санкций за нарушение ПДД водителями СИМ, которые официально признаны в качестве участников дорожного движения.

Ключевые слова: аварийность; травматизм; дорожно-транспортные происшествия; социальный риск; тяжесть последствий; средства индивидуальной мобильности.

Analysis of road traffic accidents as a method of estimating road safety

Lyudmila M. Maleshina,
Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Road accident data are the basis for monitoring progress and estimating the efficiency of road safety measures. The current paper has analyzed such key indicators of accidents on Russian roads for the five-year period from 2019 to 2023 as a number of road accidents (RA) with injuries, a total number of people killed and injured in road accidents, social risk and the severity of consequences. There has been established that the main cause of road accidents on the country's roads is the violation of traffic rules by vehicle drivers. The paper has studied the legislative initiatives of the Government of the Russian Federation to increase fines for traffic violations in 2025. There has been presented an annual increasing dynamics of road accidents involving personal mobility vehicles (PMV), including fatalities. There have been reviewed sanctions for violation of traffic rules by PMV drivers, who are officially recognized as road users.

Keywords: accident rate; injuries; road traffic accidents; social risk; severity of consequences; personal mobility vehicles.

Для цитирования: Малёшина Л. М. Анализ дорожно-транспортной аварийности как метод оценки безопасности дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 151–159.

© Малёшина Л. М., 2024

Введение

Одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения (далее — БДД) является «приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности» [Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»]. Появление данного принципа обусловлено большим социальным и политическим значением проблемы обеспечения БДД, поскольку дорожно-транспортный травматизм является одной из основных причин смертности во всем мире [URL: <https://www.who.int/ru/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>]. Две трети всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) приходится на людей трудоспособного возраста, что наносит огромный ущерб социальной и экономической жизни общества.

На количество ДТП на фоне увеличения числа транспортных средств влияют различные факторы, включая качество дорожной инфраструктуры, нормы безопасности транспортных средств и соблюдение правил дорожного движения (далее — ПДД) [постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»]. Транспортные системы должны учитывать потребности пользователей и прощать человеческие ошибки. Системный подход по обеспечению БДД должен быть направлен на построение безопасной транспортной системы для всех участников дорожного движения.

Для оценки состояния безопасности дорожной инфраструктуры страны и ее регионов используют анализ дорожно-транспортной аварийности (далее — ДТА), проведение которого и является целью данного исследования. Эффектив-

ность методов предотвращения дорожных происшествий во многом зависит от достоверности собранных и проанализированных данных.

Результаты исследования и их обсуждение

В табл. 1 представлены показатели ДТА на российских дорогах, извлеченные из статистических отчетов Государственной инспекции безопасности дорожного движения [URL: <http://stat.gibdd.ru/>]. Использование именно многолетних данных позволяет более объективно оценивать состояние работ по обеспечению БДД. Снижение значений показателей ДТА было непрерывным в течение четырех лет, но 2023 г. стал исключением, так как зафиксирована положительная динамика аварийности. Например, суммарное число погибших и раненных в ДТП увеличилось на 4,3% по сравнению с предыдущим годом. Но при этом отметим наименьшее с 2019 г. значение показателя тяжести последствий ДТП — 8,0 (табл. 1). Также отметим, что по данным Всемирной организации здравоохранения (далее — ВОЗ) Россия вошла в 10 стран из четырех различных регионов мира, в которых достигнуто целевое сокращение не менее чем на 50% количества смертельных случаев, наставших впоследствии ДТП.

Таблица 1

Показатели аварийности в России за период 2019—2023 гг.

Год	Число ДТП	Погибло	Ранено	Социальный риск (число погибших на 100 тыс. населения)	Тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших)
2019	164 358	16 981	210 877	11,6	7,5
2020	145 073	16 152	183 040	11,0	8,1
2021	133 331	14 874	167 856	10,1	8,1
2022	126 705	14 172	159 635	9,6	8,2
2023	132 466	14 504	166 800	9,9	8,0

В качестве целевого ориентира Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р, на 2024 г. был установлен показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения. Но в 2023 г. его значение составило 9,9 (табл. 1), что свидетельствует о необходимости дальнейшей проработки мер по обеспечению БДД.

Успешным примером эффективности организации дорожной инфраструктуры является Москва, которая стала лидером в России по безопасности на дорогах. По сравнению с 2019 г. число ДТП с пострадавшими в 2023 г. уменьшилось на 13%, количество погибших снизилось в 1,4 раза, а уровень социального риска составил 2,3, что значительно ниже общероссийского и соответствует показателям развитых стран мира (табл. 2). Таких цифр удалось добиться благодаря комплексной работе по развитию городской транспортной системы и взаимодействию с Госавтоинспекцией. Мэр Москвы Сергей Собянин написал в своем телеграм-канале, что для повышения уровня безопасности в столице разрабатывается и внедряется новая модель прогноза и предотвращения ДТП. Дорож-

ная инфраструктура настоящее время включает современные светофоры и камеры фотовидеофиксации, предназначенные для снижения трафика и скорости транспортного потока.

Таблица 2

Показатели аварийности в Москве за период 2019—2023 гг.

Год	Число ДТП	Погибло	Ранено	Социальный риск (число погибших на 100 тыс. населения)	Тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших)
2019	9296	443	10 723	3,5	4,0
2020	7986	376	8990	3,0	4,0
2021	8516	358	9650	2,8	3,6
2022	7710	301	8810	2,3	3,3
2023	8118	307	9000	2,3	3,3

В столице, как и в целом по стране, наиболее распространенным видом ДТП является столкновение транспортных средств, на него приходится 47% от общего числа происшествий (рис. 1). При этом до 94% автомобильных аварий вызваны невнимательностью водителей и другими ошибками, включая: отвлеченное вождение (водитель во время движения использует портативные устройства, такие как мобильные телефоны), превышение скорости, игнорирование сигналов светофора и знаков «стоп», сонливость за рулем, неопытность.

Одной из задач анализа показателей ДТП является установление вины участников дорожного движения, решение которой имеет важное значение для определения ответственности за ущерб и травмы, полученные в результате происшествий. Виновность напрямую влияет на страховые претензии, компенсации и судебные разбирательства.

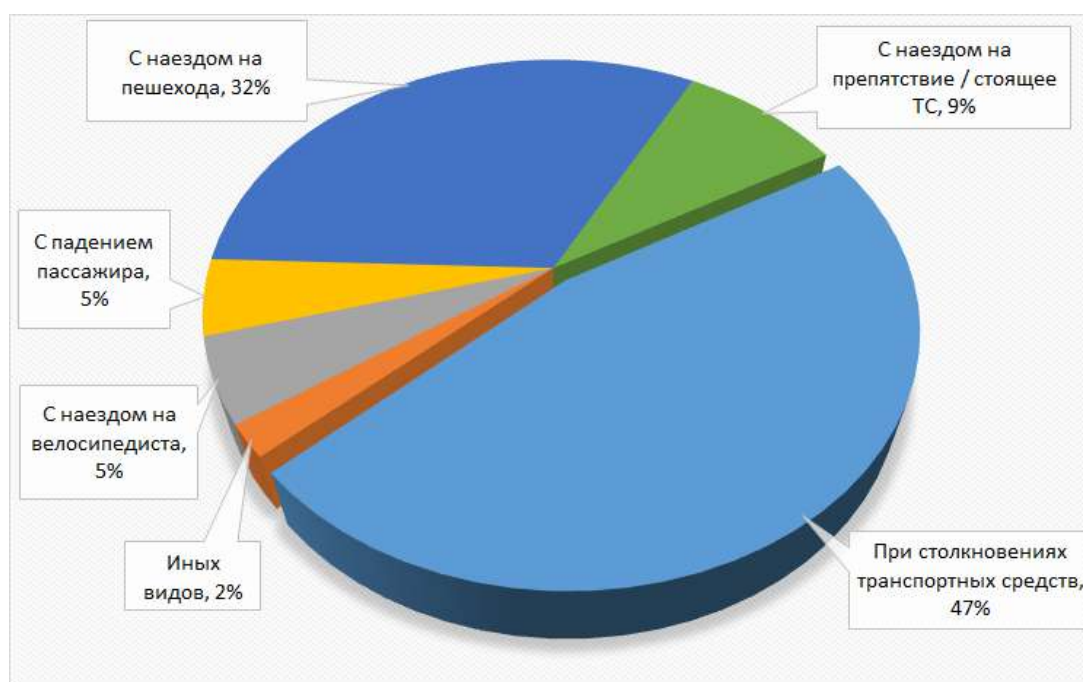


Рис. 1. Распределение основных видов ДТП в Москве за 2023 г.

Вина может быть возложена на различные стороны, участвующие в ДТП, такие как:

— водители, управлявшие транспортным средством во время ДТП: они могут быть виноваты в нарушении ПДД, вождении в нетрезвом виде или других небрежных действиях;

— производители транспортных средств: в некоторых случаях механические неисправности или дефекты в транспортном средстве могут стать причиной ДТП. В таких случаях производитель может быть привлечен к ответственности за ущерб;

— государственные органы: плохие дорожные условия и неадекватные знаки или светофоры также могут способствовать ДТП. В таких случаях к ответственности могут быть привлечены государственные органы, ответственные за содержание дорог;

— другие: пассажиры, пешеходы или велосипедисты также могут быть виноваты в ДТП, если их действия способствовали столкновению.

Ответственность за ДТП относится к юридической ответственности виновной стороны, обязанной возместить ущерб пострадавшим.

Проведенное исследование позволило сделать вывод, что главной причиной ДТП на дорогах страны является нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения. В 2023 г. по данной причине произошло 88% от общего числа зарегистрированных ДТП (рис. 2). Сравнительный анализ аварийности на российских дорогах и дорогах Москвы показал, что коэффициент виновности водителей столицы ниже общероссийского, но в то же время остается на высоком уровне и подвержен тем же тенденциям, что и по всей стране (рис. 2).

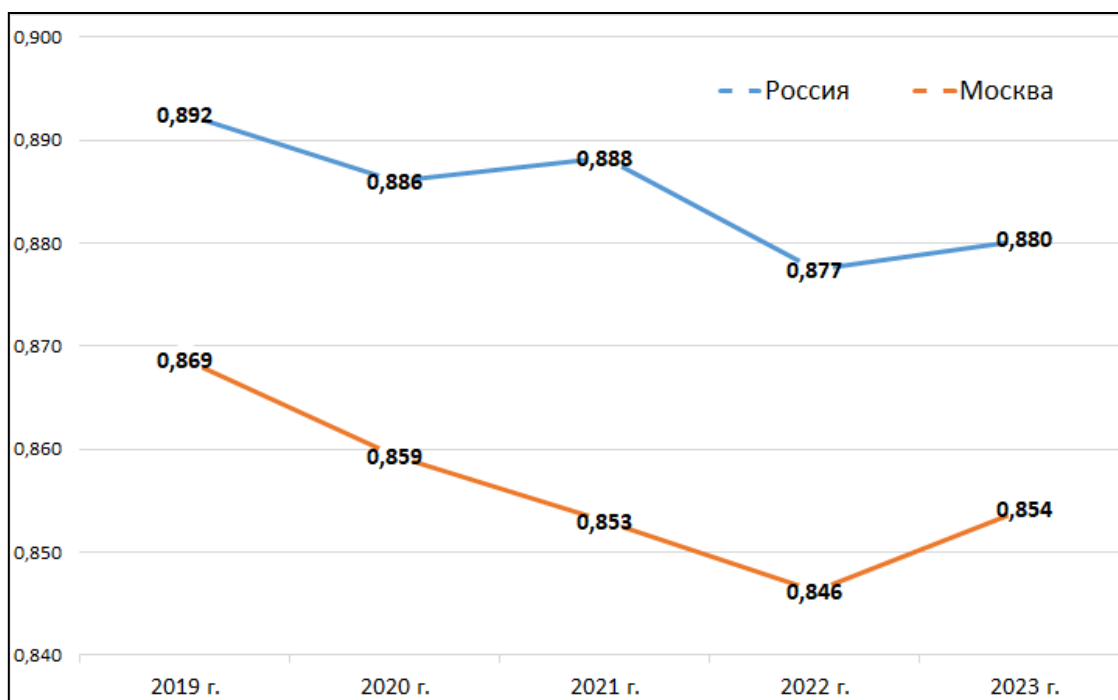


Рис. 2. Коэффициент виновности водителей транспортных средств

Особую опасность для общества представляют водители, находящиеся в нетрезвом состоянии. Употребление алкоголя значительно увеличивает риск и серьезность ДТП и, следовательно, вероятность, что происшествие на дороге приведет к серьезным травмам и даже смерти участников движения. По оценкам специалистов ВОЗ, в странах с высоким уровнем дохода около 20% смертельно травмированных водителей употребляли алкоголь, его концентрация в крови фиксировалась выше установленной законодательно нормы. В странах с низким и средним уровнем доходов населения доля таких водителей составила 33% и 69% соответственно [URL: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>].

Диаграмма за 2023 г., представленная на рис. 3, позволяет проследить закономерность совершения аварий по дням недели: выходные дни недели отмечаются наибольшим числом ДТП, совершенных по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии. По статистике около 3% водителей, нарушивших ПДД и совершивших ДТП, отказываются от прохождения медицинского освидетельствования.

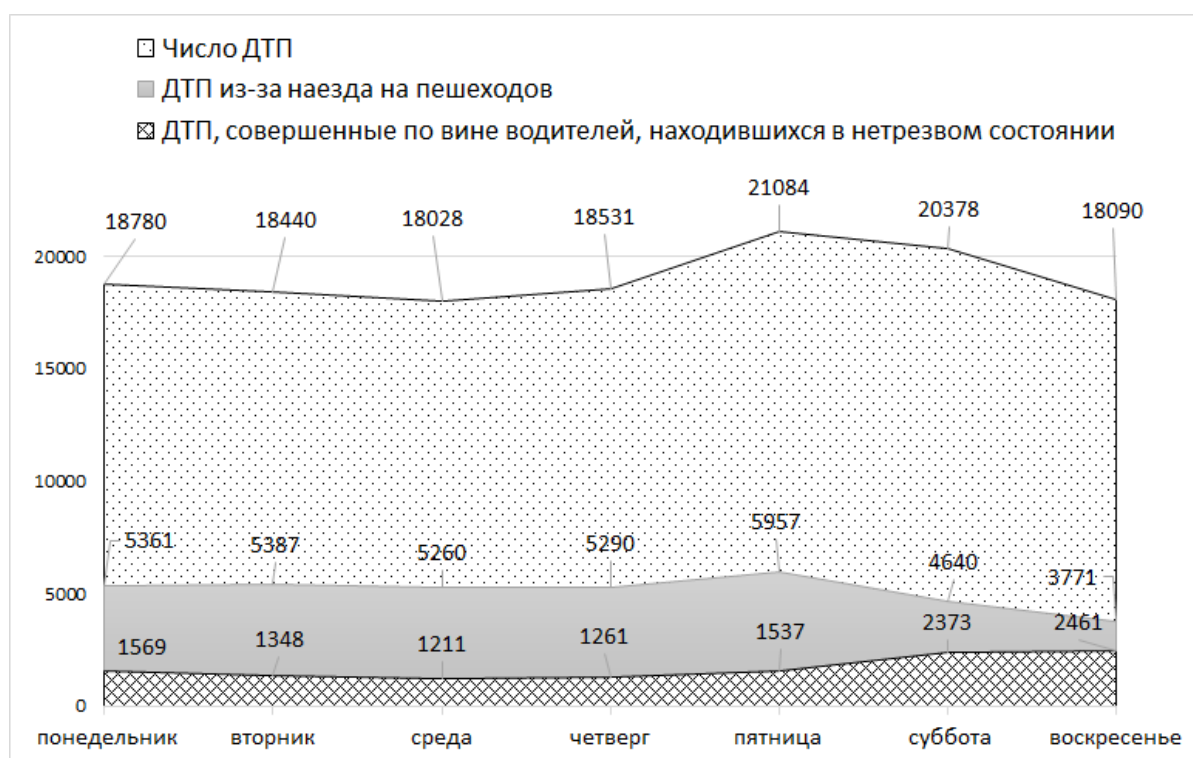


Рис. 3. Зависимость числа ДТП на российских дорогах от дня недели

На дорогах Москвы водители, находящиеся в нетрезвом состоянии, в выходные дни также совершают ДТП по своей вине чаще, чем в будни. Но если по России в 2023 г. количество ДТП, совершенных по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии, составляет 8% от общего числа происшествий, то в Москве только 3% и менее 1% водителей отказались от прохождения медицинского освидетельствования. Отметим, что при нарушении ПДД водители трамваев, троллейбусов, тракторов и других самоходных механизмов были трезвы.

Правительство РФ планирует поддержать поправки об увеличении штрафов за некоторые нарушения ПДД, соответствующее решение принято на заседании комиссии по законопроектной деятельности. В частности, предлагается увели-

читать с 30 тыс. до 45 тыс. руб. штраф за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, или передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ). По ст. 12.24 КоАП РФ за причинение легкого вреда здоровью при нарушении ПДД штраф предлагается увеличить с 2500—5000 до 3700—7500 руб., а среднего — с 10 000—20 000 до 15 000—30 000 руб. Отметим, что штрафы за административные правонарушения в области дорожного движения не повышались с 2013 г. Поправки предлагается внести ко второму чтению проекта закона № 644297-8 об ответственности за опасное вождение.

Беспокоит увеличение численности ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (далее — СИМ), а также тяжесть последствий происшествий (рис. 4): в 2023 г. в результате ДТП с участием СИМ погибли 43 человека, в том числе 7 несовершеннолетних. Почти треть пострадавших (31,9%) приходится на возраст от 16 до 25 лет. Наибольшее количество ДТП с участием СИМ зарегистрировано в г. Москве (800), четыре из которых закончились смертельным исходом. За девять месяцев 2024 г. в столице зарегистрировано уже 1178 ДТП с участием СИМ и 11 смертельных случаев.

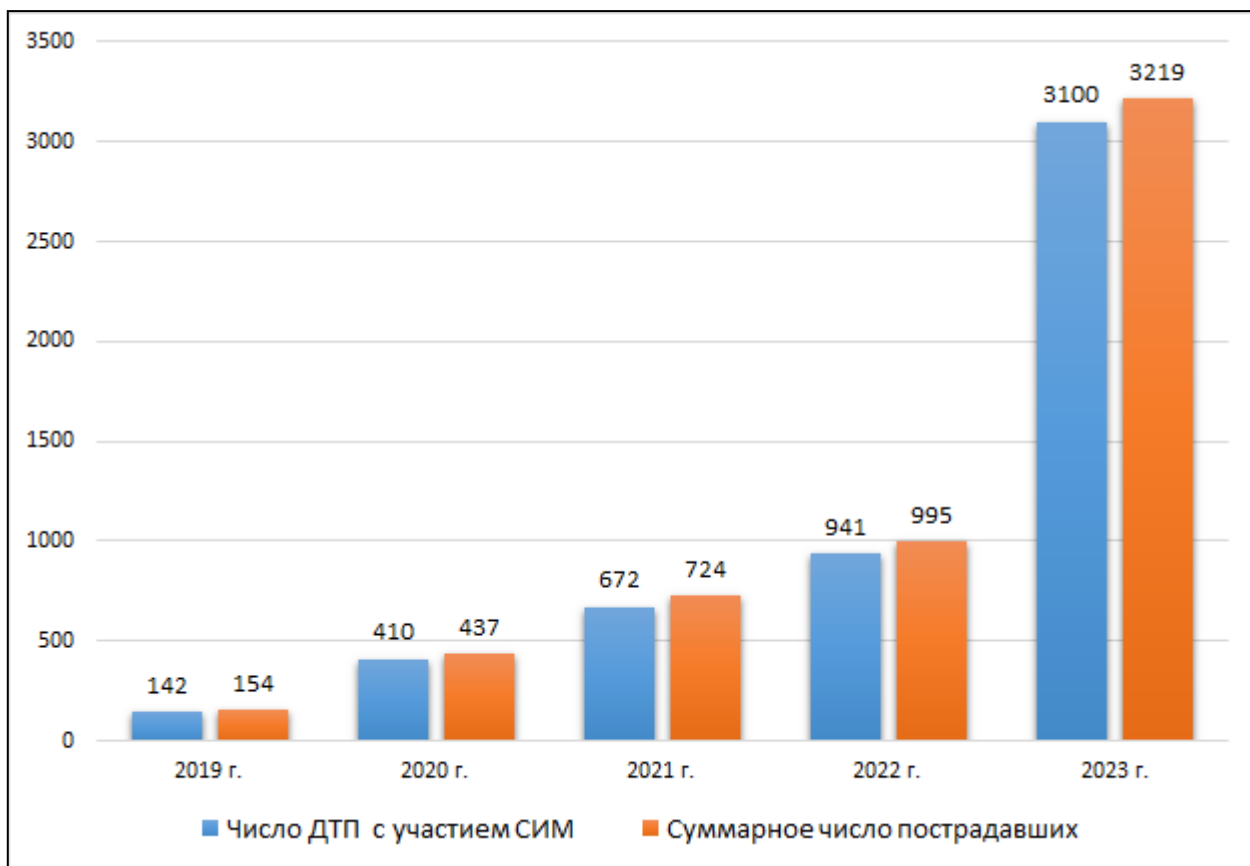


Рис. 4. Динамика ДТП с участием СИМ

Малый электрический транспорт выглядит безопасным, экономичным, простым и экологичным, но вместе с тем уже представляет опасность для окружающих, особенно в условиях отсутствия его надлежащего нормативно-правового регулирования. Для повышения уровня безопасности эксплуатации электрических СИМ необходимы обязательные технические требования в отношении их конструкции.

ФГУП «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ» разработало национальный стандарт ГОСТ Р 70514-2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний», который утвержден и введен в действие приказом Росстандарта от 6 декабря 2022 г. № 1446-ст и устанавливает требования безопасности, методы испытаний, требования к маркировке и сопроводительной документации для снижения риска нанесения ущерба как в отношении третьей стороны, так и управляющих электрическими СИМ лиц. В соответствии с настоящим стандартом максимальная скорость электрических СИМ (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства) не должна превышать 25 км/ч, при этом на них должны быть фары или фонари, предел движения задним ходом — 6 км/ч, также обязательно должна быть реализована техническая возможность по определению местоположения СИМ.

1 марта 2023 г. вслед за введением ГОСТ Р 70514-2022 заработали обновленные ПДД, которые официально признали водителей СИМ в качестве его участников и уточнили правила движения для СИМ. Например, введено следующее ограничение: движение лиц, использующих для передвижения СИМ, разрешается со скоростью не более 25 км/ч. Во всех случаях совмещенного с пешеходами движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ, пешеходы имеют приоритет [постановление Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации»].

Поскольку СИМ являются транспортными средствами, на них распространяются все основные нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ), предусматривающие санкции за нарушение ПДД. Размеры штрафов:

— 800 руб. — за любое нарушение ПДД, например, прокатился по пешеходному переходу на красный, двигался на электросамокате в зоне действия знака 3.35 «Движение на СИМ запрещается» и т. п. (ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ);

— 1000—1500 руб. — за любое нарушение ПДД в нетрезвом виде (ч. 3 ст. 12.30 КоАП РФ);

— 1000 руб. — за создание помех в движении транспортного средства (ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ);

— 1000—1500 руб. — за нарушение ПДД и причинение легкого или среднего ущерба здоровью (ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ).

Заключение

Участие в дорожном движении является деятельностью в условиях постоянного риска, для снижения которого целесообразно планировать профилактические мероприятия исходя из анализа динамики показателей ДТА. Среди решений, которые помогут сократить количество ДТП и повысить безопасность дорожного движения, выделим следующие:

— разработка и внедрение просветительских программ, направленных на формирование культуры БДД. Программы должны быть нацелены на всех участников дорожного движения, включая водителей транспортных средств и

СИМ, пешеходов и велосипедистов. Они должны подчеркивать важность понимания и соблюдения ПДД, распознавания потенциальных опасностей и ответственного поведения на дороге. Благодаря данным программам люди могут лучше осознать свою роль в предотвращении ДТП и минимизации рисков;

— обеспечение соблюдения ПДД является критически важным аспектом профилактики ДТП. На принятие «сознательного решения о нарушении или ненарушении ПДД» влияет два основных фактора: это неотвратимость наказания и величина ответственности. В настоящее время размер штрафов за многие нарушения не является достаточным сдерживающим фактором, а с учетом действующих скидок в 50% сумма становится настолько малой, что не вызывает серьезных материальных последствий для нарушителей ПДД. В связи с этим Правительство РФ предлагает в 2025 г. не только увеличить величину штрафов, но и изменить «скидку» на оплату: нарушитель сможет платить 75% от штрафа в течение 30 дней;

— предотвращение вождения в нетрезвом виде. Внедрение контрольно-пропускных пунктов для проверки на трезвость является эффективной мерой для задержания водителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Ужесточение штрафных санкций за нетрезвое вождение будет более эффективным, если нарушителям ст. 12.8 КоАП РФ придется вносить залог за личное транспортное средство. В сочетании с этим просветительские программы должны пропагандировать ответственное употребление алкоголя и информировать об опасности вождения в нетрезвом состоянии. Объединяя правоприменение с образованием, общество будет способно предотвращать ДТП, что спасет жизни и обеспечит безопасность всех участников дорожного движения;

— приоритет безопасности пешеходов имеет важное значение для снижения количества аварий с участием этих уязвимых участников дорожного движения. Проектирование и реализация выделенных полос и переходов для пешеходов обеспечивает им безопасное пространство для передвижения. Одновременно с этим программы по повышению осведомленности общественности могут информировать пешеходов об их правах и обязанностях на дороге. Поощрение взаимного уважения и понимания между всеми участниками дорожного движения способствует гармоничному сосуществованию и снижает риск ДТП.