

**Бекбулатов А. К., научный сотрудник центра по исследованию проблем расследования преступлений НИИ Карагандинской академии МВД Республики Казахстан им. Б. Бейсенова;**

**Искаков М. Б., научный сотрудник центра**

## **О СОСТОЯНИИ ПРЕСТУПНОСТИ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ И МЕРАХ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К НОВОЙ МОДЕЛИ УГОЛОВНОГО И АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

*Аннотация. Авторы приходят к выводу, что ужесточение уголовного и административно-деликтного законодательства по отношению к нарушителям правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств будет способствовать снижению количества дорожно-транспортных правонарушений и преступлений.*

*Ключевые слова: система «человек–автомобиль–дорога», безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, дорожно-транспортный травматизм, дорожные аварии, очаги повышенной аварийности, риск смерти, транспортные преступления, тяжесть последствий аварий, эффективное профилактическое средство.*

Одна из причин смертности на дорогах – расширение автомобильного парка. Проблема дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), совершаемых водителями частных легковых автомобилей, сложна и многопланова, требует комплексного подхода с использованием последних достижений науки и практики. Особенно значимым для теории и практики является, в частности, виктимологический анализ ДТП, совершаемых водителями частных легковых автомобилей. Как показывают исследования, значительная часть таких ДТП совершается в результате неадекватного поведения самого потерпевшего, что обуславливает необходимость изучения его личности, мотивов и механизма поведения, анализа специфических причин и условий рассматриваемых деяний.

Показатели дорожно-транспортного травматизма (далее — ДТТ) в Казахстане самые большие среди 49 европейских стран. Потери от ДТТ составляют 8 млрд. дол. США (2,2 % ВВП)<sup>1</sup>.

В результате ДТП ежегодно погибает большое количество людей, относящихся к одной из наиболее социально активных групп общества. Исследования показывают, что ключевым элементом в системе «человек – автомобиль – дорога» является водитель, и существенное повышение безопасности дорожного движения чисто техническими методами, не изменяющими поведение водителя, осуществить практически невозможно.

Уровень безопасности на дорогах зависит от комплекса факторов:

- технического состояния автомобилей;
- уровня организации дорожного движения;
- своевременности оказания медицинской помощи пострадавшим.

Исход травмы при ДТП во многом зависит от того, как скоро и в каком объеме оказана первая помощь пострадавшему. В нашей стране уровень базовой медицинской подготовки населения, в том числе водителей низок, поэтому в 90 % случаев медицинская помощь пострадавшим в ДТП на месте происшествия начинает оказываться только по прибытии бригады «скорой медицинской помощи».

Анализ аварийности на дорогах Республики Казахстан показал, что количество погибших, и раненых в ДТП с 2007 г. непрерывно увеличивается, при этом более 80 % ДТП происходит по вине водителей (рис.1).

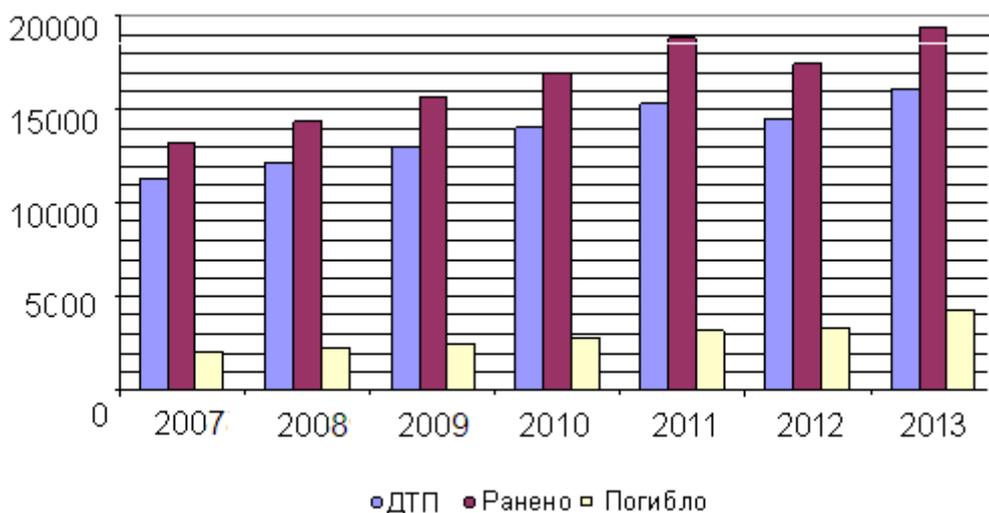


Рис. 1. Основные показатели аварийности в Республике Казахстан

По данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, за 9 месяцев 2014 г. было зарегистрировано 14367 ДТП, в которых погибли и ранены 20099 чел. 1810 погибли (1336 мужчин и 474 женщин, в т. ч. 187 несовершеннолетних), 18289 ранены (9988 мужчин и 8301 женщин, в т. ч. 3435 несовершеннолетних).

Самыми аварийными являются дороги г.Алматы, где произошло 3883 ДТП, повлекших гибель или ранение людей, Южно-Казахстанской – 2450, Алматинской – 1258, Восточно-Казахстанской – 1039 и Жамбылской областей – 914. Наибольшее количество погибших в ДТП зарегистрировано в Алматинской области – 323, Южно-Казахстанской – 289, Жамбылской и Карагандинской областях – по 150, Восточно-Казахстанской – 122 и в г. Алматы – 121.

Как показывает статистика, причины дорожных аварий не меняются. По-прежнему большинство ДТП происходит по вине водителей, грубо нарушающих Правила дорожного движения: в 4 278 случаях они превысили скорость, в 1351 не предоставили преимущества в движении пешеходам, в 992 выехали на полосу встречного движения, в 593 управляли транспортным средством в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения. По вине пешеходов (переход проезжей части в неустановленном месте) совершено 726 ДТП<sup>2</sup>.

Снижение аварийности, как показывает мировой опыт, может быть достигнуто путем применения специальных методов подготовки и переподготовки водителей. Начиная с 2007 г. количество транспортных средств в РК непрерывно растет (рис.2), о чем свидетельствует нижеприведенная таблица.

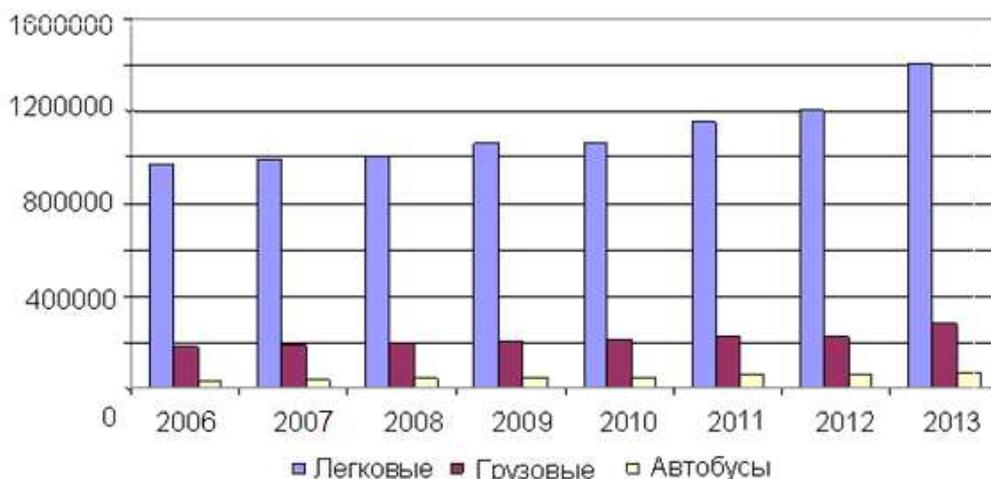


Рис.2. Динамика роста автомобильного парка в Республике Казахстан

Казахстан лидирует среди стран СНГ как по внедрению инновационных технологий, так и по результатам проводимых реформ в области обеспечения безопасности дорожного движения. Среди стран СНГ снижения аварийности достигли только Казахстан, Россия и Беларусь. Причем, если в России и Беларусь снижение аварийности и тяжести последствий ДТП составило около 7-10 %, то в Казахстане, несмотря на увеличение автопарка страны на 18,7 % (или 500 тыс. автомобилей), отмечается снижение аварий на 14,7 %, или 1655 (с 11239 до 9584), числа погибших – на 21,1 %, или 659 чел. (с 3126 до 2467) и раненых – на 14,7 %, или 1960 чел. (с 13365 до 11405)<sup>3</sup>.

Впервые за последние десять лет удалось добиться снижения тяжести последствий ДТП (17,7 против 19 за прошлый год), а также количества ДТП в расчете на 10 тыс. транспортных средств (с 52 до 31).

Однако проблема обеспечения безопасности дорожного движения в стране в последние годы становится все более острой. Постоянное увеличение автомобильного парка, наряду с другими причинами, привело к резкому росту количества ДТП, тяжесть последствий которых вполне сравнима с национальным бедствием.

Причинами смертей в результате ДТП являются многие факторы:

- низкое качество дорог;
- недостаточная подготовка водителей;
- водительские умения не на должном уровне;
- вождение автомобиля в состоянии алкогольного и наркотического опьянения;
- невнимательность некультурное вождение и многие другие факторы.

На наш взгляд, главной причиной смертей в результате ДТП является низкая культура вождения, соответствующая ментальности региона.

С целью повышения эффективности борьбы с нарушениями правил дорожного движения и предотвращения фактов ДТП необходимо в первую очередь изучить статистические данные. В январе 2014 г. университет Purdue University американского штата Индиана опубликовал «кривую зависимости» смертных случаев в ДТП от пола, возраста водителя и ряда других обстоятельств. Приведены некоторые цифры: риск смерти молодых женщин увеличивается на 116 %, если при совершении ДТП происходит опрокидывание автомобиля; на 200 % – если автомобиль «старше» 10 лет, на 208 % – в случае совершения ДТП в сельской местности. Риск смерти пожилых женщин в ДТП увеличивается на 187 % при неиспользовании инерционного ремня и на 523 % – в случае опрокидывания автомобиля.

Риск смерти мужчин в ДТП повышают иные обстоятельства. Для молодых водителей риск увеличивается на 114 % при нахождении в салоне автомобиля пассажиров, а для пожилых – на 216 %, если автомобиль «младше» 5 лет. Основные факторы, приводящие к гибели мужчин – превышение скорости, рассеянность, вождение автомобиля в состоянии алкогольного опьянения.

Таким образом, основными причинами смертей в результате ДТП являются незнание либо игнорирование Правил дорожного движения (наиболее распространенное нарушение – превышение скорости движения), вождение автомобиля в состоянии алкогольного опьянения.

С нашей точки зрения, самый эффективный метод решения проблемы ДТП в данное время – повышение штрафов за нарушение ПДД. Депутаты пришли к выводу о необходимости наказывать нарушителей материально, а в некоторых случаях и лишением свободы. Наметилась устойчивая тенденция к снижению тяжести последствий аварий, реализуется государственная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения, главной целью которой является сокращение числа погибших на дорогах в 1,5 раза. Активно ведется профилактическая работа среди водителей, параллельно данная проблема решается законодательным путем. К примеру, после ужесточения наказания водителям, совершившим ДТП в состоянии алкогольного опьянения, число ДТП сократилось. Соблюдению Правил дорожного движения и сокращению количества ДТП

будут способствовать и последние изменения в Законе РК «О дорожном движении» от 17.04.2014 г., где за нарушения ПДД предусмотрены арест на полгода и лишение прав на 5 лет<sup>4</sup>.

Собранные нами данные позволяют сделать вывод, что настоящую проблему можно решить, но для этого нужно принять соответствующие меры. Большую помощь окажет видеофиксация, когда за нарушения ПДД, зафиксированные на дорогах, водители будут привлекаться к административной, уголовной ответственности, что позволит значительно усилить контроль за соблюдением правил. Несомненно, камеры не заменят многотысячную армию сотрудников дорожно-патрульной полиции, днем и ночью несущих службу на дорогах. Но с целью повышения эффективности борьбы с ДТП камеры необходимо устанавливать на трассах международного значения, в очагах повышенной аварийности.

Усиление уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, в особенности за их совершение в состоянии опьянения и при иных отягчающих обстоятельствах, является концептуальным нововведением нового уголовного законодательства. Одновременно существенно ужесточены меры административной ответственности за транспортные правонарушения.

Это решение законодателя нашло одобрение и широкую поддержку в обществе. Несмотря на распространенную зарубежную практику привлечения к самым строгим мерам уголовной и административной ответственности лиц, виновных в транспортных правонарушениях, в отечественном праве этот вопрос долгое время оставался спорным. Основными препятствиями в его решении выступали устоявшиеся уложения уголовного и уголовно-процессуального законодательства, основанные на советской правовой идеологии: невозможность признания любого (даже самого тяжелого) транспортного преступления тяжким или особо тяжким, возможность примирения с потерпевшим или его представителями (правопреемниками), а также предполагавшийся дисбаланс судебной административной и уголовной практики, повышение коррупционного фактора и т. д.

Вместе с тем, такая ситуация в правоприменительной практике, сопровождавшаяся ежегодным увеличением уровня смертности и увечий от транспортных преступлений (правонарушений), нагнетали общественное недовольство. Все более очевидным становилось расхождение закона с принципом социальной справедливости, который является основополагающим в праве. Ужесточение уголовного и административно-деликтного законодательства по отношению к нарушителям правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, без сомнений, явилось адекватным шагом законодателя.

Уголовно-правовые нормы нового кодекса в вопросах противодействия транспортным преступлениям станут эффективным профилактическим средством с высоким превентивным потенциалом, способным уже в ближайшей перспективе кардинальным образом повлиять на снижение уровня и смягчение характера правонарушений, совершаемых с использованием автомобильного транспорта.

## **ТҮЙІН**

Мақаланың мақсаты — аталған қылмыстардың санын төмендетуге бағытталған алдын алу және ескерту шараларын қамтығандықтан, осы тұрғыда ұсынымдық сипатты иеленуі.

## **RESUME**

This paper is an advisory, as purpose of the article is prophylactic and preventive measures aimed at reducing the amount of the foregoing offenses.

- 
- <sup>1</sup> Назарбаев Н. А Построим будущее вместе: Послание Президента РК народу Казахстана от 28.01.2011 г. // [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- <sup>2</sup> Электронный ресурс: <http://service.pravstat.kz/portal/page/portal/POPageGroup/Services/Euol>
- <sup>3</sup> Электронный ресурс: <http://service.pravstat.kz/portal/page/portal/POPageGroup/Services/Euol>
- <sup>4</sup> Электронный ресурс: Закон Республики Казахстан от апреля 2014 г. №194-VЗРК «О дорожном движении» // [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)