

А.С. Князев,
заместитель начальника отдела –
начальник отделения
ФКУ НИЦ БДД МВД России

П.В. Молчанов,
ведущий научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат юридических наук, доцент

Анализ мест совершения дорожно-транспортных происшествий со скрывшимися транспортными средствами (выводы и предложения)

Аннотация

В статье содержится анализ мест совершения дорожно-транспортных происшествий со скрывшимися транспортными средствами. На основе анализа авторами излагаются результаты и выводы.

Ключевые слова: место совершения дорожно-транспортного происшествия, оставление места дорожно-транспортного происшествия, транспортное средство.

Совершение водителями административных нарушений по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ (оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения (ПДД) места ДТП, участником которого он являлся) обусловлено рядом причин, и, прежде всего, низким уровнем правосознания водителей и надеждой на возможность избежать ответственности за совершенное правонарушение. Производство по данной категории дел возложено на подразделения Госавтоинспекции. При этом приоритет отдается установлению водителей, скрывшихся с мест ДТП, в которых имеются пострадавшие. Как правило, если при совершении таких ДТП не удалось по «горячим следам» установить данные транспортного средства (государственный регистрационный знак, модель, цвет и т.д.), на котором скрылся нарушитель, то раскрытие и расследование таких происшествий будет связано со значительными затратами рабочего времени сотрудников Госавтоинспекции, отвлечением от выполнения других функций.

Розыск водителей, скрывшихся с мест ДТП в нарушение ПДД, представляет собой важную задачу, поскольку распространенность таких случаев не способствует реализации принципа неотвратимости наказания и ведет к распространению правового нигилизма среди водителей.

За рассматриваемый период времени (с 2013 по 2015 гг.) выявлено сокращение количества ДТП с пострадавшими, с мест совершения которых ТС скрывались, с 20 410 до 19 308 (–5,4%). Однако доля таких ДТП от общего количества происшествий, в которых пострадали люди, напротив – увеличилась с 10,0% до 10,5%.

В 2015 г. произошло 19 308 (–1,3%) ДТП, в которых погибли 1202 (–9,9%) и получили ранения 19 328 (–1,6%) человек.

Стоит отметить, что за три исследуемых года выявлена положительная динамика ДТП, в которых скрывавшиеся ТС были впоследствии разысканы. Доля таких ДТП увеличивалась с 50,6% (в 2013 г.) до 57,8% (в 2015 г.).

За 12 месяцев 2015 г. доля происшествий, в которых скрывавшиеся ТС впоследствии были найдены, составила: в первые сутки – 58,4% (6523 ДТП); от 1 до 3 су-

ток – 14,7% (1639 ДТП); от 3 до 10 суток – 13,2% (1479 ДТП), свыше 10 суток – 13,7% (1528 ДТП).

Таким образом, несмотря на негативную ситуацию с долевым увеличением количества ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, выявлена положительная динамика по розыску ТС в таких ДТП. Однако процент ДТП, с мест совершения которых ТС скрылось и впоследствии не было найдено, все еще достаточно велик и составляет 42,2% (8207 ДТП).

В ходе работы установлено, что подавляющее количество ДТП с пострадавшими, с мест совершения которых ТС скрывалось, на протяжении рассматриваемых лет происходило в городах и населенных пунктах. Долевые значения этих ДТП составили в 2013 г. 87,0%, в 2014 – 86,6% и 87,1% – в 2015 г. В 2015 г. произошло 16 810 (–0,8%) ДТП, в которых погибли 669 (–14,1%) и ранены 16 983 (–0,8%) человека.

Выявлено, что большая часть количества ДТП со скрывшимися ТС совершена в столицах субъектов и городах федерального значения, где их доля в 2015 г. составила 58,1% от общего количества ДТП со скрывшимися ТС во всех городах и НП.

Каждое пятое происшествие (20,8%) произошло в райцентрах или населенных пунктах районного значения. В городах республиканского, краевого, областного (окружного) значения совершено почти каждое восьмое такое ДТП (13,7%) (рис. 1).

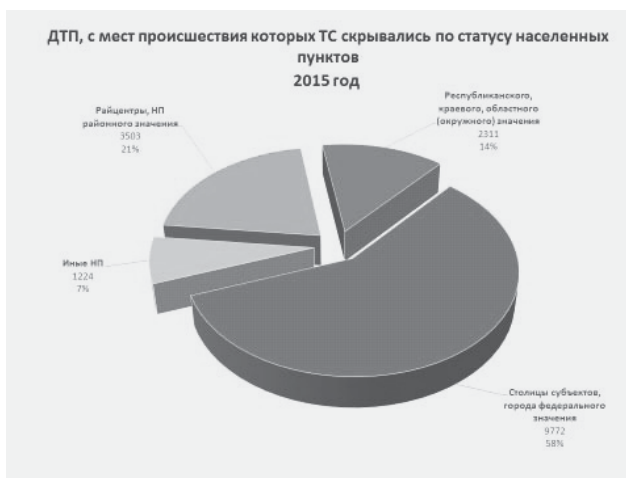


Рис. 1. Распределение количества ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, по статусу населенных пунктов в Российской Федерации (2015 г.)

Доля рассматриваемых ДТП, происходивших на автомобильных дорогах (вне городов и населенных пунктов), в 2013–2015 гг. составила 12,5; 12,8 и 12,3% соответственно. В 2015 г. здесь совершено 2379 (–5,3%) ДТП, в которых погиб 521 (–3,3%) и получили ранения 2219 (–7,9%) человек.

Половина (52,7%) таких происшествий (1254 ДТП) произошла на региональных или межмуниципальных дорогах (регионального или межмуниципального значения), почти четверть (24,4%) таких ДТП (580) – на федеральных автомобильных дорогах. Практически каждое пятое (18,9%) ДТП (452) – на дорогах местного значения (дороги местного значения, включая относящиеся к собственности поселений, муниципальных районов, городских округов).

Необходимо отметить, что самую высокую тяжесть последствий имели происшествия, в которых ТС скрывались, на автодорогах вне городов и населенных пунктов, в них смертельные травмы получил практически каждый пятый пострадавший (19,0). На эти происшествия приходится почти половина числа всех погибших в ДТП (43,3%), при этом доля таких ДТП сравнительно не велика (12,3%) (рис. 2).

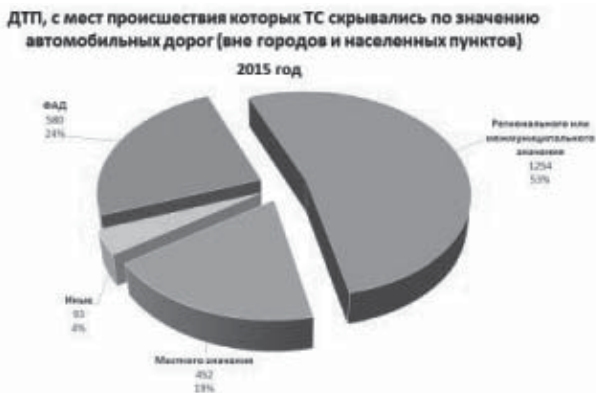


Рис. 2. Распределение количества ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, по значению автомобильных дорог (вне городов и населенных пунктов) в Российской Федерации (2015 г.)

По результатам проведенного анализа происшествий, с мест совершения которых ТС скрывались, можно сделать несколько выводов.

При незначительном росте доли количества таких ДТП от общего количества происшествий, выявлена положительная динамика количества ДТП, в которых скрывшиеся ТС были впоследствии разысканы.

Подавляющее количество ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, происходило в городах и населенных пунктах. При этом большая часть из этих ДТП была совершена в столицах субъектов и городах федерального значения.

Самую высокую тяжесть последствий имели происшествия, в которых ТС скрывались, на автодорогах вне городов и населенных пунктов, вместе с тем доля таких ДТП мала.

Как представляется, следует ориентировать сотрудников Госавтоинспекции на более качественное проведение административных расследований с целью увеличения количества установленных транспортных средств.

Одновременно, на наш взгляд, целесообразно внести изменения в ст. 12.27 КоАП РФ в части разграничения ответственности за оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся, в зависимости от причиненного ущерба (материальный или вред здоровью), ужесточив ответственность за вред здоровью.

Также при установке работающих в автоматическом режиме специальных технических средств и систем видеонаблюдения необходимо учитывать результаты углубленного анализа аварийности мест ДТП, с которых водители скрылись.

В заключение необходимо отметить, что по нашему убеждению, дальнейшая разработка рассмотренных в статье вопросов позволит найти правильное решение в целях реализации принципа неотвратимости наказания и повышения эффективности защиты прав и законных интересов участников движения.