**Проблематика административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения**

Дорожное движение, в котором участвуют практически все население государства и миллионы автомобилей, играет важную роль в жизни современного общества. В настоящее время управление дорожным движением невозможно без технических средств организации дорожного движения и обустройства автомобильных дорог. Постоянное увеличение мирового автомобильного парка поставило перед человечеством серьезные проблемы, связанные с предупреждением аварийности и одновременным обеспечением высоких скоростей движения[[1]](#footnote-1).

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения имеет на сегодняшнее время огромное социальное и политическое значе­ние. Развитие городов способствует повышению интенсивности дорожного движения. По количеству дорожно-транспортных происшествий Россия занимает одно из первых мест в мире: ежегодно свыше 36 тыс. человек гибнут на дорогах, около 240 тыс. по­лучают телесные повреждения различной сте­пени тяжести. Среди пострадавших основную часть составляют водители и пассажиры в возрасте 25–41 лет: 47 % погибших и 53 % раненых; на долю пешеходов приходится 37 и 39 % соот­ветственно[[2]](#footnote-2).

На количество дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий влияют различные условия и обстоятельства, которые носят как субъективный, так и объективный характер.

Выявление факторов и условий, их систематизация, определение степени влияния на механизм дорожно-транспортного происшествия имеют очень большое значение. При этом важно, чтобы их связь с происшествием была действительно реальной, а не мнимой. В механизме дорожно-транспортных происшествий необходимо выделение главных, определяющих факторов и условий. В противном случае будет невозможно выявление их действительной природы, определение роли и места каждого из взаимодействующих компонентов[[3]](#footnote-3).

Следует подчеркнуть, что длительное время изучались в основном технические причины и факторы дорожно-транспортных происшествий, связанные с устройством, оборудованием и состоянием транспортных средств и дорог. Это привело к своего рода «технизированному» подходу к исследованию причин и факторов дорожно-транспортных происшествий, к их механической детализации без учета качественной стороны и социально-психологических факторов.

В связи с этим появились такие причины аварийности, как «утечка тормозной жидкости или сжатого воздуха из системы тормозного привода», «неправильно выбранные геометрические параметры улиц и дорог», «уклоны», «закругления» и пр.[[4]](#footnote-4). Нужно ли говорить, что отнесение всех этих неблагоприятных условий и технических недостатков к числу причин дорожно-транспортных происшествий, преступлений более чем условно. Во-первых, сами они возникают вследствие определенных обстоятельств и, во-вторых, «срабатывают» и приводят к дорожно-транспортным происшествиям лишь при соответствующих условиях.

Говоря о причинах дорожно-транспортных происшествий, нужно иметь в виду необходимость анализа всех факторов и условий. Среди них особое место занимают те, которые способствуют криминальному исходу допущенного правонарушения, влекут наступление общественно опасных последствий, за которые предусмотрено уголовное наказание. Их можно и нужно отделять от причин преступлений, хотя эту грань определить не всегда легко.

По официальным статистическим данным наибольший удельный вес дорожно-транспортных происшествий приходится на относительно хорошие дороги и благоприятные дорожные условия[[5]](#footnote-5). Показательно, что именно на летний период, когда наиболее продолжительный световой день, отсутствует снежный и ледяной покров, нет существенных температурных перепадов и т.п. приходится значительное количество ДТП.

Эти и другие кажущиеся парадоксы объясняются тем, что именно на хороших дорогах, в благоприятное время года и лучших условиях происходит наиболее интенсивное движение, а поэтому чаще возникают конфликтные и экстремальные ситуации. Значительное влияние на возникновение таких ситуаций оказывает то обстоятельство, что водители и другие участники дорожного движения переоценивают эти благоприятные условия, допускают неосмотрительные действия, полагая, что беду можно будет всегда предотвратить. Об этом же свидетельствует и та, казалось бы тоже парадоксальная ситуация, когда при неблагоприятных дорожных условиях (гололед, снегопад и т.п.) число дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями резко сокращается, хотя увеличивается число мелких аварий. Но такова закономерность, подтверждаемая многолетними статистическими данными.

Следует согласить с мнением ученого-специалиста Е.А. Дресвянниковой о том, что при отсутствии в настоящее время реально действующих экономических рычагов формирования полноценной государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения федеральные и региональные органы власти Российской Федерации поддерживают преимущественно административно-правовые способы воздействия на нарушителей правил до­рожного движения[[6]](#footnote-6). Свидетельством этому мо­жет служить постоянное ужесточение наказаний для участников дорожного движения за наруше­ния установленных правил, вводимые в качестве «противовеса» неудовлетворительному техниче­скому состоянию транспорта и автомобильных дорог, слабой профессиональной подготовке во­дителей, а также другим недостаткам дорожной инфраструктуры.

Глава 12 КоАП РФ включает в себя составы администра­тивных правонарушений в области дорожного движения[[7]](#footnote-7). Административные правонарушения в сфере дорожного движения имеют общий признак — это общественная опасность, то есть противоправное действие или бездействие (нарушение правил дорожного движения, нормативных актов о безопасности дорожного движения), совершенное физическим или юридическим лицом, за которое на основании закона предусмотрена административная ответственность. Однако она не может быть возложена на лицо, если в его действиях (бездействии) нет вины.

Анализ этих норм позволяет сделать вывод о том, что они направлены на строгое соблюдение порядка дорожного движения, обеспечивающего нормальную, ритмичную и четкую работу автомобильного транспорта, что в конечном итоге обеспечивает безопасность всех участников дорожного движения.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» дорожное движение есть совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог[[8]](#footnote-8). Закон устанавливает основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

На территории Российской Федерации ежегодно осу­ществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожно­го движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происше­ствий, пострадавших в них граждан, разбитых транспорт­ных средств, водителей транспортных средств, нарушителей правил дорожного движения, ад­министративных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие немаловажные показатели, отражающие состоя­ние безопасности дорожного движения и резуль­таты деятельности по ее обеспечению.

Таким образом, техническое состояние автомобиля и характеристика дороги имеют прямое влияние на увеличение количества ДТП. Но в то же время необходимо помнить, что все перечисленные выше причины и условия создания дорожно-транспортного происшествия являются звеньями одной цепи обстоятельств и событий, которые в той или иной мере могут способствовать его возникновению. Кроме того, дорожно-транспортные происшествия имеют специфику развития, которая определяется: многофакторностью причинных связей, сложностью и запутанностью механизма происшествия; кратковременностью и быстротечностью события; острым дефицитом объективной следственной информации; противоположностями интересов водителей и пешеходов (потерпевших), субъективной заинтересованностью свидетелей и очевидцев. Однако необходимо помнить, что главными причинами и условием создания ситуации, при которой может произойти дорожно-транспортное происшествие, является нарушение Правил дорожного движения как водителем и пешеходом, так и другими участниками дорожного движения.

В заключение можно отметить, что в современных условиях одним из важнейших факторов, определяющих уровень безопасности дорожного движения, становится эффективность законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и процесса его реализации. Всякий закон или правовой акт хорош, когда он решает определенную социальную задачу. Если закон не помогает решить правовую задачу, то становится памятником права. Поэтому главное требование к качеству закона – обоснованное отражение общественных потребностей. Государственная власть должна готовить законы, таким образом, доводить их до такой «кондиции», чтобы работающим с ними должностным лицам, простым людям было все ясно непосредственно из текста. Открывая соответствующую статью, прочитав, все должно быть понятно, можно действовать. Но по причине, что правовое поле в России очень многоплановое, на практике это получается крайне редко. В этой связи необходимо конкретизировать нормы ответственности и исключить из законов, определяющих административную ответственность, «особый порядок» в отношении определенного круга лиц, а возможно, наоборот, рассматривать нарушение закона с их стороны как отягчающую составляющую с учетом правоохранительного рода деятельности. Действующие нормы ответственности за нарушения в области дорожного движения необходимо оптимизировать (унифицировать) с учетом опасности и возможных последствий участниками движения установленного порядка участия в процессе дорожного движения. Проведение такой работы позволит правоприменителю, в лице Госавтоинспекции МВД России более эффективно влиять на участников дорожного движения, побуждая последних повысить уровень осознания опасности нарушений при участии в дорожном движении.

Список литературы:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.03.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 31.03.2017) // Собрание законодательства РФ. - 07.01.2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1.
2. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства РФ. - 11.12.1995. - № 50. - Ст. 4873.
3. Григорьева, М. Р. Об основных мероприятиях, направленных на повышение безопасности дорожного движения / М. Р. Григорьева // Актуальные вопросы юридических наук: материалы II международной научной конференции. - Челябинск: Два комсомольца, 2015. - С. 38-40.
4. Дорохин, С.В. Современные подходы и перспективы развития профилактики безопасности дорожного движения / С.В. Дорохин // [Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования](http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1748672). – 2015. - № 2. – С. 594-598.
5. Дорошенко, А.И., Янковский, Л.В. Влияние дорожных условий на риск возникновения дорожно-транспортных происшествий / А.И. Дорошенко, Л.В. Янковский // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2011. - № 2. – С.168 – 174.
6. Дресвянникова, Е.А. Вопросы обеспечения исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / Е.А. Дресвянникова // Административное и муниципальное право. – 2015. - № 7. – С. 670 – 675.
7. Ланкова, А.О. Статистика дорожно-транспортных происшествий в России / А.О. Ланкова // Научная дискуссия современной молодежи: экономика и право: сборник статей международной научно-практической конференции. – Пенза: «Наука и Просвещение» (ИП Гуляев Г.Ю.), 2016. – С. 100-102.
8. Хегай, Ю.А. Безопасность дорожного движения - важнейшая часть социально-экономического развития страны / Ю.А. Хегай // Теория и практика общественного развития: Научный журнал. - 2014. - № 9. - С.21 – 28.

1. Хегай Ю.А. Безопасность дорожного движения - важнейшая часть социально-экономического развития страны // Теория и практика общественного развития: Научный журнал. - 2014. - №9. - С.21. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ланкова А.О. Статистика дорожно-транспортных происшествий в России // Научная дискуссия современной молодежи: экономика и право: сборник статей международной научно-практической конференции. Пенза: «Наука и Просвещение» (ИП Гуляев Г.Ю.), 2016. С. 101. [↑](#footnote-ref-2)
3. Григорьева М. Р. Об основных мероприятиях, направленных на повышение безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы юридических наук: материалы II международной научной конференции. Челябинск: Два комсомольца, 2015. С. 38. [↑](#footnote-ref-3)
4. Дорошенко А.И., Янковский Л.В. Влияние дорожных условий на риск возникновения дорожно-транспортных происшествий // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2011. - № 2. – С.169. [↑](#footnote-ref-4)
5. Дорохин С.В. Современные подходы и перспективы развития профилактики безопасности дорожного движения // [Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования](http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1748672). – 2015. - № 2. – С. 595. [↑](#footnote-ref-5)
6. Дресвянникова Е.А. Вопросы обеспечения исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Административное и муниципальное право. – 2015. - № 7. – С. 673. [↑](#footnote-ref-6)
7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.03.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 31.03.2017) // Собрание законодательства РФ. - 07.01.2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1. [↑](#footnote-ref-7)
8. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства РФ. - 11.12.1995. - № 50. - Ст. 4873. [↑](#footnote-ref-8)